Protokolle

Merc.
1907a

K. Oberlandesgericht
Nürnberg.
Syst. III A
№ 24
Inv. №

K. B. HANDELS-APPELLATIONSGERICHT
ZU
NÜRNBERG

6 511.

Protokolle

der

Kommission zur Berathung eines

allgemeinen

deutschen Handelsgesetzbuches.

Im Auftrage dieser Kommission

herausgegeben

von

J. Lutz,

kgl. bayr. Bezirksgerichtsrath

und erstem Sekretär der Kommission.

Bayerische Staatsbibliothek München

IV. Theil.

Protokoll CLXXVII—CCXLIII.

Würzburg.

Druck und Verlag der Stahel'schen Buch- und Kunsthandlung.

1860.

q. m. 1815.

Kurhessen.

Kommission zur Berathung eines

allgemeinen

Landesgesetzes

Im Auftrage dieser Kommission

herausgegeben

von

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

Bayerische Staatsbibliothek München

IV. Theil.

Protokolle CLXXXII–CCXLIII.

Marburg.

Druck und Verlag der Elwert'schen Buch- und Kunsthandlung.

1860.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Vorbereitende Sitzung.

Hamburg, am 26. April 1858.

In Gemäßheit des von der Handelsgesetzgebungs-Conferenz in Nürnberg am 1. März 1858 gefaßten Beschlusses (Prot. S. 1466) fanden sich heute zur Eröffnung der Berathungen über ein gemeinsames deutsches Privatseerecht dahier in den für die Conferenz bestimmten Räumen unter dem Vorsitze des zweiten Präsidenten, Herrn Dr. Ritter von Raule, k. k. Handelsgerichtspräsidenten von Wien, nachfolgende Herren Abgeordnete ein:

A. von Seiten der k. k. Oesterreichischen Regierung:
Herr Caesar Benoni von Clanisberg, k. k. östr. Oberlandesgerichtsrath von Triest; Herr Johann Ritter von Sartorio von Triest;

B. von Seiten der k. Preußischen Regierung:
Herr Dr. H. Heimsöth, k. preuß. Geheimer Oberjustizrath und Senatspräsident am Appellationsgerichte in Köln; Herr Pape, k. preuß. Tribunalsrath aus Königsberg; Herr Nahm, k. preuß. Kommerzienrath aus Stettin; Herr Albrecht, k. preuß. Navigations-Schuldirector aus Danzig;

C. von Seiten der k. Bayer'schen Regierung:
Herr Dr. Seuffert, k. bayr. Appellationsgerichts-Direktor aus Nürnberg;

D. von Seiten der k. Hannoverschen Regierung:
Herr Dr. Thöl, Professor aus Göttingen;

E. von Seiten der Regierungen des Großherzogthums Sachsen-Weimar, der Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Coburg und Gotha, endlich des Herzogthums Anhalt-Dessau:
Herr Dr. von Hahn, Hofrath und Professor aus Jena;

F. von Seiten der Herzogl. Braunschweig'schen Regierung:
Herr Dr. Trieps, Obergerichtsrath aus Wolfenbüttel;

G. von Seiten der Großherzogl. Mecklenburg-Schwerin'schen Regierung:
Herr Dr. Mann, Syndikus aus Rostock;

H. von Seiten der Großherzogl. Oldenburg'schen Regierung:
Herr Florentin Theodor Schmidt von Hamburg, Großherzogl. Oldenburg'scher Generalkonsul;

I. von Seiten der freien Hansestadt Lübeck:
Herr Dr. Asher von Hamburg;
K. von Seiten der freien Hansestadt Bremen:
Herr Dr. H. G. Heineken, Senator und Direktor des Handelsgerichts zu Bremen; Herr C. E. E. Klugkist, Mitglied der Handelskammer und des Handelsgerichts zu Bremen;
L. von Seiten der freien Hansestadt Hamburg:
Herr Dr. Adolph Halle, vormals Präses des Handelsgerichts zu Hamburg; Herr Ad. Jac. Hertz von Hamburg; Herr Nicolaus Hudtwalcker von Hamburg.

Außerdem war als Protokollführer der Conferenz zur Stelle der k. bayr. Bezirksgerichtsrath J. Lutz aus Nürnberg.

Vor Beginn der Sitzung trat Se. Magnificenz, der präsidirende Bürgermeister der freien Hansestadt Hamburg, Herr Dr. Binder in die Versammlung ein und wendete sich an dieselbe mit einer Anrede, in welcher er sie im Namen und Auftrag des hohen Senats der freien und Hansestadt Hamburg willkommen hieß und noch besonders hervorhob: wenn er die Wahl der Stadt Hamburg zum Sitze der Conferenzen für Berathung eines gemeinsamen deutschen Seerechtes, für welche Hamburg den höchsten und hohen Regierungen zu Dank verpflichtet sei, ihrem ganzen Werthe nach anerkenne, so glaube er auch die Hoffnung aussprechen zu dürfen, daß diese Wahl für die Sache selbst von Nutzen sein werde. Ohne Ueberhebung dürfe er es aussprechen, daß Hamburgs reicher Schifffahrtsverkehr, sein ausgebreitetes Assekuranzwesen, sein durch vierzig Jahre bestehendes Handelsgericht eine Menge nützlicher Erfahrungen über die Schifffahrt und das Seewesen böten, welche wohl geeignet seien, von der Conferenz zum Wohle des zu entwerfenden deutschen Seerechtes beachtet zu werden. Die Anwesenheit der Conferenz am hiesigen Orte habe nebstdem noch einen ganz besonderen Vortheil im Gefolge, und zwar nicht allein für Hamburg selbst, sondern für das ganze Deutschland; denn durch dieselbe erhielten die Mitglieder der Conferenz Gelegenheit, sich über die Handelsverhältnisse und die für den ganzen deutschen Handelsstand wichtigen Institutionen Hamburgs aus eigener Anschauung ein Urtheil zu bilden, welches im Allgemeinen gewiß ein günstiges und somit ein Mittel sein werde, Hamburg die Sympathien der deutschen Vaterlandsgenossen und ihrer höchsten und hohen Regierungen zu sichern, auf welche von dieser Stadt mit Recht das höchste Gewicht gelegt werde. Indem Se. Magnificenz, der Herr Bürgermeister fernerhin den Zusammentritt der Seerechtsconferenz als einen weiteren Schritt zur Einigung der inneren Verhältnisse des Vaterlandes

begrüßte, sprach derselbe das Vertrauen aus, daß es gelingen werde, über das deutsche Seewesen, ungeachtet der nöthigen Schonung örtlicher Institutionen, eine Vereinigung zu erzielen und schloß mit den besten Segenswünschen für das Gelingen der hochwichtigen Arbeiten der Versammlung.

Indem der Herr Bürgermeister dem noch hinzufügte, daß der Senat den Herrn Dr. juris Wilh. Ullrich dahier als zweiten und Hülfssekretair der Versammlung zur Verfügung zu stellen beschlossen habe, sprach er den Wunsch aus, daß diese Wahl den Beifall derselben erlangen möge.

Demnächst ergriff der Herr Präsident Dr. Ritter von Raule das Wort, sprach Namens der Versammlung den innigsten Dank aus für die bereitwillige Aufnahme, welche ihr der Senat der freien Stadt Hamburg bereitet habe, deren Sammlungen, Institutionen und reiche Erfahrungen ein vorzügliches Mittel für die gedeihliche Lösung der der Conferenz gesetzten Aufgabe sein würden, und richtete an Se. Magnificenz den Herrn Bürgermeister die Bitte, diesen Dank dem hohen Senate zu überbringen, und die Conferenz demselben auf's Beste empfohlen sein zu lassen.

Hierauf schied der Herr Bürgermeister aus der Versammlung, indem er derselben die für sie bestimmten Räume überwies, worauf der Herr Präsident seine besondere Befriedigung darüber aussprach, daß die Conferenz für ihre hiesigen Berathungen so zahlreich mit sachkundigen Mitgliedern beschickt sei, da in dem durch diese Beschickung manifestirten Interesse eine sichere Bürgschaft für das Gelingen der angestrebten Vereinigung liege. Zugleich theilte derselbe der Versammlung mit, daß der k. k. östr. Sektionsrath Herr Dr. Schindler auf seiner Hierherreise erkrankt sei, aber in den ersten Tagen des Monat Mai dahier eintreffen zu können hoffe. Sodann erfolgte die Bestellung des Herrn Dr. juris Ullrich als zweiter und Hülfssekretair unter allgemeiner Zustimmung der Versammlung.

Nach einer Besprechung über die Geschäftsordnung der Conferenz wurde hierauf mit allseitiger Zustimmung beschlossen, es im Wesentlichen bei den bisherigen Einrichtungen zu belassen, die Kommissionen für Redaktion des Gesetzes und für Feststellung der Protokolle aber für die Folge nur aus je drei Mitgliedern zusammenzusetzen, und um Uebernahme der Funktionen der zuerst erwähnten Kommission die bisherigen Mitglieder derselben, Herrn Geheimen Oberjustizrath Dr. Heimsöth, Herrn Sektionsrath Dr. Schindler und Herrn Präses Dr. Halle zu ersuchen, die Mitglieder des Protokollausschusses aber in einer der nächsten Sitzungen zu erwählen.

CLXXVII. Sitzung.

Hamburg, am 28. April 1858.

Unter Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute mit der Berathung des Seerechtes begonnen. Bei Berathung von Titel I des IV. Buches des preußischen Entwurfes trat die Versammlung zunächst in eine allgemeine Debatte über die

Art. 385—390

ein. Nachdem von Seiten eines der kaufmännischen Herren Abgeordneten einzelne Bestimmungen dieser Artikel als den an vielen großen Seeplätzen bestehenden Gebräuchen zuwiderlaufend bezeichnet worden waren, indem nach Maßgabe dieser Gebräuche der Beilbrief nichts als eine Deklaration des Erbauers eines Schiffes vor der zuständigen Behörde sei, daß er das Schiff für Rechnung des Eigners erbauet habe, daß es von einer gewissen Länge, Breite und Höhe sei, daß er wegen seiner Forderung für Erbauung des Schiffes befriediget worden und demzufolge dasselbe auf allen Wassern frei ziehen lassen werde, — nachdem ferner geltend gemacht war, daß die im Entwurfe vorgeschlagene obrigkeitliche Besichtigung des Schiffes ungewöhnlich, schwer ausführbar und sehr lästig sein würde, ergriff der Herr Geheime Oberjustizrath Dr. Heimsöth als Referent das Wort und bemerkte im Wesentlichen Folgendes:

Der preuß. Entwurf sei, wie aus dem Inhalt und der Fassung zu ersehen, auf ein Gesetzbuch für Preußen berechnet; er werde bei der jetzigen Bestimmung des Entwurfes für Deutschland selbstverständlich einer Umarbeitung unterworfen werden müssen. Dies erscheine um so nothwendiger, da in dem Entwurf für Preußen in verschiedenen Beziehungen stillschweigend vorausgesetzt sei, daß sich dieser Titel aus sonstigen Bestimmungen des preuß. Rechts ergänze. Es bedürfe jetzt einer Verständigung über die Gegenstände dieses Titels mit Rücksicht auf die verschiedenen in Deutschland bestehenden Landesrechte, wobei insbesondere auch zur Erwägung komme, in wie weit das Völkerrecht und das Verhältniß zu anderen Staaten berührende Normen in den Bereich der Berathung fielen. Da die Aufgabe der Conferenz darin bestehe, das einen Theil des Handelsgesetzbuches darstellende Privatseerecht zu entwerfen, so empfehle sich als

leitender Gedanke, daß in das Völkerrecht nicht weiter einzugehen sei, als insoweit das Privatseerecht mit demselben in unlöslichem Zusammenhang stehe. Bei der hiernach erforderlichen Umarbeitung des ersten Titels würden nach seinem Ermessen folgende Punkte besonders ins Auge zu fassen sein. Die im Art. 385 enthaltene Definition werde an der Spitze des Titels beizubehalten sein, damit eine Umgrenzung dessen, was im Sinne des Gesetzes als ein Seeschiff anzusehen sei, gegeben, und Mißverständnisse über die Anwendbarkeit des Seerechtes fern gehalten würden. Auf die Definition würde die Bestimmung folgen können, daß jeder Staat für die Seeschiffe ein Schiffsregister führe und wie die Führung dieses Registers zu organisiren sei. Ein hauptsächlicher Gesichtspunkt bei diesem Register, bei seiner Einrichtung und bei der Bestimmung der Behörde, welche zu seiner Führung berufen werde, seien die Interessen des Privatseerechtes, und es sei davon auszugehen, daß es nicht blos zu administrativen und statistischen Zwecken zu dienen bestimmt sei.

Da aber diese Einrichtung in jedem einzelnen Staate sich nur auf die Landesschiffe erstrecken könne, so ergebe sich hier ein unabweisbarer Zusammenhang mit dem Völkerseerecht; die Vorschrift über die Eintragung ins Schiffsregister stehe mit den Bestimmungen darüber in Verbindung, welche Erfordernisse ein Seeschiff haben müsse, um als Landesschiff betrachtet und folgeweise in das Schiffsregister eingetragen werden zu können. Zwar lasse sich nun nicht verkennen, daß diese Erfordernisse nicht in erschöpfender Weise für alle Staaten Deutschlands gleichmäßig festgesetzt werden könnten; doch möge vielleicht die Möglichkeit vorliegen, unter Berücksichtigung der allenthalben bestehenden Verhältnisse ein Minimum von Erfordernissen aufzustellen, ohne welches kein Schiff in einem Staate als Landesschiff anzuerkennen sei, z. B. die Bestimmung, daß ein Schiff im ausschließlichen Eigenthum von Angehörigen des betreffenden Staates sich befinden müsse. Hieran würde sich dann anknüpfen lassen: daß die Ausübung der Rechte eines Landesschiffes und die Theilnahme an den Vorrechten eines solchen von der Eintragung in das Schiffsregister abhänge, daß der Inhalt der Eintragung die Identität des Schiffes außer Zweifel zu setzen, also z. B. den wesentlichen Inhalt des Beilbriefes zu enthalten, und der Auszug aus dem Schiffsregister das Hauptpapier des Schiffes zu bilden habe.

Gehe man sodann zu der hier vorzugsweise zu behandelnden Frage über, in welcher Weise Eigenthum und dingliche Rechte an Seeschiffen erworben werden, und das Schiffsregister zur Sicherstellung des desfallsigen Rechtszustandes dienen solle, so werde zunächst der Inhalt des Art. 389 des Entwurfes zu berathen und zu erörtern sein, ob in dieser oder einer

ähnlichen Richtung eine Uebereinstimmung der einzelnen Rechte herbeizuführen sei; in Bezug auf die dem Schiffsregister beizulegende Bedeutung ließen sich sodann mancherlei Abstufungen denken. Erscheine der absolute Grundsatz, daß Eigenthum und dingliche Rechte, oder gewisse dingliche Rechte am Schiffe von der Eintragung ins Schiffsregister, ähnlich einem Hypothekenbuch, der Gültigkeit nach abhängig seien, als praktisch nicht durchführbar, so bleibe nach der entgegengesetzten Richtung hin zur Erreichung eines gesicherten Rechtszustandes jedenfalls das indirekte Mittel übrig, die Eintragungen durch Bestimmung von Ordnungsstrafen herbeizuführen; und in der Mitte liege noch die weitere Möglichkeit, für gewisse Arten von Rechtsgeschäften, welche ihrer Natur nach besonders dazu geeignet seien und häufiger vorkämen (z. B. die freiwillige Veräußerung oder Verpfändung), zu bestimmen, daß ihre rechtliche Wirksamkeit dritten Personen gegenüber nicht eintrete, bevor sie ins Schiffsregister eingetragen seien. Namentlich bemerke er, daß es von Wichtigkeit erscheine, in dieser Weise vermittelst Vormerk ins Schiffsregister und in dem gleichlautenden das Schiff als Schiffspapier begleitenden Auszug desselben, ein für Jedermann erkennbares Pfandrecht am Schiffe zu vermitteln. Endlich werde es in Betreff der beiden letzten Artikel des Titels im Wesentlichen bei dem Entwurf verbleiben können.

Diese Darlegung des Herrn Referenten führte zu einer eingehenden Erörterung der Frage, ob überhaupt Bestimmungen in Betreff der Nationalität der Schiffe und ihrer völkerrechtlichen Beziehungen in das Seerecht aufzunehmen seien, ob es sich empfehle, Vorschriften über Schiffsregister in dem gemeinsamen Gesetzbuche aufzustellen, und in welcher Weise diese Schiffsregister aufzufassen seien, ob nur als privatrechtlich bedeutsame Aufzeichnungen, oder ob zugleich als Behelfe für statistische und völkerrechtliche Beziehungen.

Mehrere Mitglieder hielten dafür, daß von völkerrechtlichen Vorschriften hier gänzlich abzusehen sei. Sie führten namentlich an, abgesehen davon, daß die Conferenz nicht berufen sei, das Völkerseerecht zum Gegenstande ihrer Berathungen zu machen, daß sie sich vielmehr höchstens auf Kundgebung von Wünschen an die höchsten und hohen Regierungen bezüglich der Anbahnung von Staatsverträgen beschränken müsse, habe ein Eingehen auf dasselbe auch sehr erhebliche, praktische Bedenken gegen sich. Unverkennbar sei das Völkerseerecht in einem Umschwunge begriffen. Manche Voraussetzungen desselben für den nationalen Charakter eines Schiffes seien schon allenthalben hinweggefallen und selbst die Vorschrift, daß ein Schiff, um als nationales anerkannt zu werden, im ausschließlichen Eigenthume

von Nationalen sein müsse, sei keineswegs mehr ohne Ausnahme in Geltung, sondern schon in Frankreich und Griechenland gefallen, indem es dort genüge, wenn nur die Mehrzahl der Eigenthümer des Schiffs aus Nationalen bestehe. Wenn hiernach jedenfalls der jetzige Zeitpunkt nicht der rechte zu sein scheine, um auf legislativem Wege etwas festzusetzen, wobei das Völkerseerecht von Einfluß sei, so sei es überhaupt niemals räthlich, über das Völkerseerecht etwas in das gemeinschaftliche Gesetzbuch aufzunehmen, weil dieses Recht zu wandelbar sei. Bei dem Umstande, daß das deutsche Seewesen nicht unabhängig von anderen Nationen, namentlich von England, sei, und Aenderungen, welche bei solchen Nationen rücksichtlich des Seewesens vorgingen, oft auch Modifikationen deutscher Institutionen bedingten, wenn nicht aller Handel mit solchen Nationen unmöglich gemacht werden solle, müsse man jedem Staate die Möglichkeit lassen, daß er solche Aenderungen so schnell vornehme, als sie erforderlich erschienen. Welche Aenderungen des deutschen Seewesens habe nur die Aufhebung der englischen Navigationsakte zur Folge gehabt. Diese unentbehrliche Freiheit der Bewegung werde aber aufgehoben, wenn das Handelsgesetzbuch Bestimmungen über die angeregten Materien enthielte, weil hierin mindestens eine moralische Verpflichtung der einzelnen Staaten liege, einseitig nichts an dessen Inhalt zu ändern.

Anlangend die einzelnen, von dem Herrn Referenten erwähnten, Bestimmungen des Völkerseerechts, so hielt man auf mehreren Seiten dafür, der Satz, daß ein Schiff im ausschließlichen Eigenthume von Landesangehörigen sich befinden müsse, um als ein nationales anerkannt werden zu können, enthalte eine wesentliche Beläftigung der deutschen Schifffahrt. Sie entziehe derselben eine Menge von Kapitalien, welche ihr außerdem zufließen würden, und der Umstand, daß in Kriegsfällen eine Betheiligung fremder Staatsangehöriger als Eigenthümer eines Schiffes möglicher Weise Schwierigkeiten nach sich ziehe, sei nicht bedeutsam genug, um den fraglichen Satz durchweg zu rechtfertigen. Aeußersten Falles könne man mehr nicht bestimmen, als daß es genüge, wenn sämmtliche Eigenthümer eines Schiffes Angehörige von deutschen Bundesstaaten seien. Auf keinen Fall aber liege ein Grund vor, durch das allgemeine Handelsgesetzbuch den einzelnen Staaten die Möglichkeit abzuschneiden, Angehörige anderer namentlich deutscher Staaten zum Erwerbe des Miteigenthums an einheimischen Schiffen zuzulassen.

Ein Mitglied war gegenüber den gegen Aufnahme von völkerrechtlichen Normen gerichteten Darlegungen der Ansicht, daß sie auf einer zu großen Aengstlichkeit beruhten, und hob hervor, es sei nicht möglich, alle Bestim-

mungen über internationale Fragen aus dem Seerecht wegzulassen. Man werde mehrfach solche erörtern müssen bei einem Rechte, welches sich mit dem Verfahren inter nationes beschäftige. Daß von den anderen seefahrenden Nationen die Verhältnisse des einzelnen deutschen Staates zum deutschen Bund berücksichtigt würden, zeigten mehrfache Handels- und Schifffahrtsverträge der Hansestädte und anderer deutschen Staaten mit fremden Nationen hinsichtlich der Bemannung und der Erzeugnisse des Bodens. Es scheine für den Entwurf eines allgemeinen deutschen Seerechts ganz unerläßlich, den Satz aufzustellen, daß ein jedes Schiff Anspruch auf Anerkennung als ein nationales Schiff habe, wenn es sich im Eigenthume von Angehörigen deutscher Staaten befinde, daß man also eine deutsche Nationalität der Schiffe gesetzlich sanktionire. Wenn man dieses erreichen könne und somit den Angehörigen der Binnenländer die Betheiligung an der Schifffahrt ermögliche, die ihnen bisher abgeschnitten sei, so werde man derselben viele große Kapitalien zuführen, welche sie bisher entbehre, und werde hierdurch auch den seefahrenden Staaten Nutzen bereiten, zumal die Schiffe der Bewohner des Binnenlandes doch in den zuletzt erwähnten Staaten gebauet und ausgerüstet würden. Man möge nicht einwenden, daß die Idee deutsch-nationaler Schiffe nicht praktisch sei, denn es werde sich bald zeigen, wie großen Werth sie habe, wenn sie nur erst verwirklichet werde. Es werde so manches als nicht ausführbar dargestellt, was sich später als möglich und nützlich ausweise; auch eine allgemeine deutsche Wechselordnung habe man früher als unpraktikabel bezeichnet, so im vorigen Jahrhundert bei Gelegenheit eines Gesuchs des leipziger Handelsstandes um Förderung einer solchen. Sei man aber erst darüber einig, daß eine Nationalität der deutschen Schiffe wünschenswerth sei — wie denn die Unmöglichkeit für viele Deutsche, Eigenthum an Schiffen zu haben, sich doch nicht als gerechtfertigt darstelle — so werde diese auch durch Verträge zu erreichen sein. Der Standpunkt der Conferenz sei, den Regierungen in Bezug auf das Handelsrecht das vorzuschlagen, was sie ohne Beeinträchtigung der einzelnen Staaten im allgemeinen Interesse für legislativ richtig halte, damit thue sie ihre Pflicht. Die Idee einer deutschen Nationalität der Schiffe habe von Seiten hochberühmter Autoritäten die lebhafteste Vertheidigung gefunden.

Man hielt indessen mehrseitig dafür, daß einer Durchführung der zuletzt erwähnten Auffassungen sehr wichtige staatsrechtliche Bedenken entgegenständen, und daß der durch dieselbe beabsichtigte Erfolg auch auf anderen Wegen sich erreichen lasse. Ein Staat, der ein Interesse habe, durch Zulassung von Angehörigen des Binnenlandes zum Eigenthumserwerbe von

Schiffen auf andere Weise, als durch Gründung von Aktiengesellschaften, Kapitalien für die Schifffahrt heranzuziehen, könne dies z. B. durch entsprechende Bestimmungen seiner speziellen Gesetzgebung bewirken.

Rücksichtlich der Frage, ob die Führung von Schiffsregistern vorzuschreiben sei, wurde von einigen Herren Abgeordneten geltend gemacht, die Schiffsregister ständen allenthalben, wo sie eingeführt seien, in engem Zusammenhange mit den Vorschriften über die Nationalität der Schiffe, und ließen sich auch von den letzteren nicht trennen. Ueberall liege ihre hauptsächliche Bedeutung darin, daß man durch dieselben Aufschluß über die Nationalität der Schiffe erhalte. Die Verwendung der Schiffsregister zu privatrechtlichen Zwecken sei allenthalben nur Nebensache. Die Gründe gegen Aufnahme von Vorschriften über die Nationalität der Schiffe seien deshalb auch gegen die Einführung von Schiffsregistern im Sinne des Entwurfes entscheidend.

In dieser Weise sprachen sich namentlich auch mehrere der kaufmännischen Herren Abgeordneten aus, indem sie anführten, daß, wo auch immer bisher Schiffsregister in Uebung seien, selbst wenn sie den Eintrag von Schiffseignern als solchen zum Gegenstande hätten, dieselben nur zu dem Zwecke geführt würden, um als ein Mittel für Erkennung der Nationalität der Schiffe und als Unterlage für Ausfertigung der Seepässe und sonstigen Papiere zu dienen.

Erhebliche Bedenken glaubte man ferner gegen den Vorschlag geltend machen zu müssen, daß die Schiffsregister der Hauptsache nach eine civilrechtliche Bedeutung erhalten und als ein Mittel für die Kenntnißnahme der Eigenthums- und Verpfändungsverhältnisse der Schiffe dienen sollten. Man hob insbesondere hervor, durch Schiffsregister, die in einem solchen Sinne eingerichtet würden, werde den Eigenthums- und Verpfändungsverhältnissen ein Grad von Oeffentlichkeit gegeben, der wahrscheinlich allseitige Beanstandung finden werde. Wenn man desungeachtet diese Register einführen wolle, so seien hiedurch zugleich Vorschriften gegen eine unbeschränkte Theilbarkeit des Eigenthums an Schiffen bedingt, weil eine ungemessene Anzahl von Schiffsparten die Führung solcher Register unmöglich machen würde. Die Beschränkung der Theilbarkeit des Schiffseigenthums sei aber ebenfalls eine höchst bedenkliche Maßregel, weil sie manche, der Schifffahrt sonst zufließende, Kapitalien derselben entziehen würde. Mit Erfolg könne man hingegen nicht einwenden, daß immerhin noch durch die Bildung von Aktiengesellschaften die größte Theilbarkeit des Schiffseigenthums erzielt werden könne, denn die Erfahrung habe gelehrt, daß die Form der Aktiengesellschaften dem Bedürfnisse nicht genüge, weil

eben die persönliche Haftbarkeit der einzelnen Rheder, die bei einer Aktiengesellschaft ausgeschlossen bleibe, nicht ganz entbehrlich sei. Ebensowenig könne man dem Einwande Bedeutung zugestehen, daß die unbeschränkte Theilbarkeit des Schiffseigenthums zur Dunkelheit über die Eigenthumsverhältnisse, zur Verwirrung und dazu führe, daß die persönliche Haftbarkeit der einzelnen Eigner illusorisch sei, weil man die einzelnen Eigenthümer, die Größe ihrer Antheile und die Grenzen ihrer Haftbarkeit nicht leicht zu erkennen vermöge; die Dunkelheit werde hier nicht größer sein als bei Aktiengesellschaften, wie denn auch die Erfahrung lehre, daß da, wo eine solche Theilbarkeit hergebracht sei, Streitigkeiten über Schiffsparten und über die Haftung der einzelnen Eigenthümer äußerst selten vorkämen, zumal dabei häufig der Satz gelte, daß das Miteigenthum nur in ungetrennter Verbindung mit dem Societätsverhältnisse cessibel sei. Uebrigens komme doch auch der Kostenpunkt bei der Einführung der Schiffsregister in Betracht.

Von anderer Seite wurde hinzugefügt, auch da, wo die Rhederei mehr in den Händen Einzelner sei, z. B. in Hambnrg, habe sich ein Bedürfniß für Einführung von Schiffsregistern mit einer civilrechtlichen Bedeutung nicht ergeben; auch an diesen Orten sei eine so strenge Ueberwachung nicht geboten, wie sie in solchen Registern liegen würde; ihre Einführung werde voraussichtlich dem praktischen Geschäftsgange sehr hinderlich sein.

Wesentliche Bedenken machten sich weiterhin in so ferne geltend, als nach den Andeutungen des Herrn Referenten bleibende Verpfändungen von Schiffen für zulässig erklärt werden sollten. Solche Verpfändungen hielt man für sehr gefährlich, für ungebräuchlich und noch dazu für werthlos. Man hob hervor, es sei ein Mißbrauch mit solchen Verpfändungen gar zu leicht möglich. Unkundige würden der Meinung sein, daß ihnen durch die Verpfändung eines Schiffes für ihr Kapital eine Sicherheit gegeben sei, sie würden dadurch zur Bewilligung großer Kredite veranlaßt und sich zuletzt getäuscht sehen, da gar keine Kontrole möglich wäre, wenn ein Schiff einmal auf Reisen gegangen sei, und jeder Bodmereibrief die älteste Verpfändung verdrängen würde. Wenn man auch hienach Verpfändungen von Schiffen da, wo sie bisher bestanden, nicht abschneiden solle, so möge man sie doch auch nicht da einführen, wo sie bisher unbekannt gewesen.

Endlich fand man es auch noch bedenklich, wenn die Geltendmachung der Eigenthumsrechte von dem rein formalen Erfordernisse einer Eintragung in das Schiffsregister abhängig gemacht werden sollte, da hiemit möglicher Weise dem materiellen Rechte der härteste Zwang auferlegt werde, und daß die Gerichte zur Führung der Register kompetent sein sollten, da

im Falle der Beanstandung eines Eintrags die Beschwerden an die Obergerichte gebracht werden müßten und einen großen Zeitaufwand erfordern würden, während die Registerführung wesentlich Sache der Administrativbehörden sei, welche letzteren die Bedingungen eines summarischen Verfahrens und einer freieren Bewegung für sich hätten, die der Geschäftsverkehr unmöglich entbehren könne.

Nachdem gegen diese Anführungen noch geltend gemacht worden war, der Zustand des Schiffseigenthums, dessen Beibehaltung so eben befürwortet worden, und der nichts anderes als der unbewußte Uebergang zur Bildung von Aktiengesellschaften sei, führe zu bedenklicher Dunkelheit und Unsicherheit der Eigenthumsverhältnisse und zu großen Schwierigkeiten in Kriegsfällen, die Nachtheile der Oeffentlichkeit der Register würden durch die auf Grund derselben sich ergebende Rechtssicherheit überwogen, die Zulassung von Verpfändungen der Schiffe aber habe sich da, wo sie hergebracht sei, als sehr praktisch bewährt, und eine Registrirung derselben werde, wenn sie auch nicht gegen Verbodmung der Schiffe schütze, jedenfalls insoferne einen großen Werth haben, als sie die Möglichkeit aufhebe, ein und dasselbe Schiff mehreren Gläubigern zugleich zu verpfänden, ohne daß der eine von dem Pfandrechte des Anderen unterrichtet wäre, die Andeutungen über die Kompetenz der Gerichte endlich seien nicht dahin aufzufassen, daß die Gerichte auch über die Seetüchtigkeit und Nationalität der Schiffe zu cognosciren hätten, diese hätten vielmehr die Administrativbehörden festzustellen, sprach die Mehrzahl der Versammlung den Wunsch aus, daß durch den Herrn Referenten vor einer Beschlußfassung über die bisher diskutirten Fragen eine Formulirung derselben zu Artikeln, welche sich in den ersten Titel aufnehmen ließen, vorgelegt werden möge, wozu sich auch der Herr Referent bereit erklärte.

Sodann wurde

Art. 385

der Diskussion unterstellt und von mehreren Seiten die gänzliche Beseitigung der in demselben enthaltenen Definition befürwortet. Es wurde hiebei geltend gemacht, der Inhalt des Art. 385 sei ohne Zweifel keine ausreichende Definition zu nennen, indem sie in jedem einzelnen Falle eigentlich Alles dem richterlichen Ermessen anheimgebe, da immer untersucht werden müsse, ob die Fahrten, zu denen das Schiff bestimmt worden, über See gingen u. dgl. Es sei aber auch in der That gar nicht möglich, ausreichende Unterscheidungsmerkmale des Seeschiffs aufzustellen. Die Festsetzung einer gewissen Lastenzahl werde für kleinere Schiffe, die gleichwohl Seereisen unternähmen, nachtheilig sein, das Kriterium der Seefähig-

keit allein aber würde für viele Flußschiffe Beschwerden im Gefolge haben und diese einer Reihe von Bestimmungen unterwerfen, welche keineswegs für dieselben paßten. Bisher habe auch keine Seegesetzgebung eine Definition des Seeschiffes aufzustellen versucht, sondern höchstens sei in negativer Weise festgesetzt worden, daß Schiffe unter einem gewissen Lastengehalte nicht als Seeschiffe betrachtet werden sollten. Die Definition des Entwurfs sei aber nicht blos ungenügend, sondern auch unrichtig, indem sie z. B. die für den Wallfischfang bestimmten Schiffe, Grönlandsfahrer, Remorqueurs, die zu Entdeckungsreisen bestimmten Schiffe ꝛc. ausschließen, und auf der anderen Seite z. B. jedes von Helgoland nach der Elbe fahrende Schiff erfassen würde.

Von anderen Seiten wurde jedoch die Aufstellung einer Definition des Seeschiffs für unentbehrlich gehalten, namentlich wegen der Rechtsverhältnisse der Schiffe im Kriege. Da müsse man wissen, ob ein Schiff ein Seeschiff sei, ob es also die für diese vorgeschriebenen Papiere führen müsse, um freie Passage zu haben, oder nicht; ferner deshalb, damit Irrthümer über die Anwendbarkeit des Seerechts, z. B. in Ansegelungsfällen, ausgeschlossen würden. Der Mangel von Definitionen in anderen Gesetzgebungen entscheide nicht, da er wenigstens zum Theil durch andere Institutionen bedingt sei, wie z. B. in Frankreich dadurch, daß bei jedem einzelnen Schiffe vor Ausfertigung seiner Papiere darüber entschieden werde, ob es ein Seeschiff sei. Um nun die in der Definition des Entwurfs liegende Unbestimmtheit zu beseitigen, wurden mehrere Vorschläge gemacht. Ein Mitglied proponirte ein Minimum des Tiefgangs und Lastengehalts aufzustellen, ohne welches ein Schiff nicht als Seeschiff betrachtet werden sollte; ein anderes Mitglied hielt dafür, daß die Absicht des Erbauers maßgebend sei und proponirte demgemäß wie folgt zu definiren:

„Als Seeschiffe (im Sinne dieses Gesetzbuches) sind solche Schiffe „zu erachten, die ihrer Bauart nach dazu bestimmt sind, See zu halten, „und dem Seehandel und Seeverkehr dienen sollen."

Die Festsetzung eines Minimums von Tiefgang und Lastengehalt fand man jedoch für bedenklich, weil die Verhältnisse der einzelnen Meere und die Bestimmung der Schiffe zu verschieden sei, als daß man einen solchen Maßstab anlegen könnte; die Rücksicht auf die Absicht des Erbauers erschien dagegen deshalb als bedenklich, weil die Bestimmung eines Schiffes oftmals nach seiner Erbauung sich ändere. Deshalb und da man dafür hielt, der Hauptzweck der Definition liege in der Fernehaltung grober Irrthümer über die Anwendbarkeit des Seerechtes, zumal zu befürchten sei,

daß dieselbe in Kriegsfällen doch nicht respektirt werden würde, wenn man sie zu anderen Zwecken aufstellen wollte, wurde vorgeschlagen, aus dem Entwurfe das Wörtchen: „nur" zu streichen, und dadurch der Definition das Exclusive zu nehmen.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, die Absicht des Erbauers entscheiden zu lassen, mit 10 gegen 1 Stimme, der Antrag auf Festsetzung eines Minimums von Tiefgang und Lastengehalt mit 10 gegen 1 Stimme, der Antrag auf Streichung des Art. 385 mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und mit demselben Stimmenverhältniß der Entwurf jedoch unter Streichung des Wörtchens „nur" angenommen.

Schließlich erklärte sich auf den Antrag eines Mitgliedes die Versammlung dahin einverstanden, für den Fall, daß ein Anlaß sich ergeben sollte, abweichende Bestimmungen für die Küstenschifffahrt aufzustellen, den Zeitpunkt der entsprechenden Berathungen im Voraus festzusetzen.

CLXXVIII. Sitzung.

Hamburg, am 30. April 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurden in heutiger Sitzung zunächst zu Mitgliedern der Kommission für Feststellung der Protokolle die Herren Dr. Asher, Syndikus Dr. Mann und Professor Dr. von Hahn durch Stimmenmehrheit erwählt.

Hierauf wurde in der Berathung des Entwurfes fortgefahren und zu

Art. 391.

von einem Herrn Abgeordneten hervorgehoben, der erste Absatz des Artikels enthalte keine genügende Bezeichnung desjenigen, was als Zubehör eines Schiffes anzusehen sei; namentlich werde durch die Ausdrücke: „Schiffsinventar, Ausrüstung" eine bedenkliche Unsicherheit erzeugt. Denn abgesehen davon, daß keineswegs überall schriftliche Schiffsinventare beständen, so sei nirgends bestimmt, was in dieselben gehöre. Die Gebräuche über die Führung derselben könnten sehr verschieden und möglicher

Weise hier und dort Dinge darin eingetragen sein, von denen man nicht gerne annehmen werde, daß sie als Zubehör des Schiffes anzusehen seien. Unter Ausrüstung eines Schiffes werde ferner an manchen Orten, wie z. B. in Oesterreich, auch die Beschaffung alles desjenigen verstanden, was man zu einer einzelnen, bestimmten Reise an Bord bedürfe. Die hiezu gehörigen Dinge könne man aber ebenfalls nicht als Schiffszubehör ansehen. Unter diesen Umständen werde beantragt, dem ersten Absatze des Art. 391 den § 5 des östr. Entwurfes eines Seerechtes zu substituiren, welcher eine ausreichendere Bezeichnung des Schiffszubehörs enthalte, indem er den Inhalt der Definition auf bestimmte Rechtsgrundsätze zurückführe und, abgesehen von den im Schiffe befestigten Sachen, alle diejenigen Dinge als Zubehör bezeichne, welche zum bleibenden Gebrauche desselben bestimmt seien. Durch diese Definition werde auch der Irrthum abgehalten, der mitunter vorkomme, daß der Proviant und die Munition eines Schiffes zu dessen Zubehör gerechnet werden müsse, während die Fassung des preuß. Entwurfes wegen des Wortes „Ausrüstung" diese Ansicht begünstige, welche gegen alle Gewohnheit und die civilrechtlichen Vorschriften über das Wesen der Pertinenzen verstoße.

Von Seiten eines kaufmännischen Herrn Abgeordneten, welcher diesem Antrage beitrat, wurde hinzugefügt, die Fassung des Satzes: „welche zur Ausrüstung eines Schiffes an Bord sind," sei viel zu weit, sie umfasse z. B. auch alle diejenigen Gegenstände, welche oftmals nicht vom Rheder angeschafft würden, sondern Eigenthum des Kapitains seien, wie Chronometer, Seekarten, Instrumente u. dgl. Diesem Einwande wurde jedoch entgegnet, daß dergleichen Sachen des Kapitains nicht zur Ausrüstung des Schiffes, sondern zur Ausrüstung des Kapitains behufs besserer Führung des Schiffes gehörten, also in keinem Falle von Art. 391 getroffen würden; es handle sich hier zudem nur um die dem Schiffseigner gehörigen Sachen.

Ein anderes Mitglied glaubte der Fassung des preuß. Entwurfes, namentlich insoweit derselbe vom Schiffsinventar handelt, deshalb nicht zustimmen zu können, weil solche Inventare zu den verschiedensten Zwecken errichtet werden könnten und je nach der Verschiedenheit ihres Zweckes andere Sachen in sich begreifen würden. Deshalb machte der erwähnte Herr Abgeordnete für den Fall, daß dem § 5 des östr. Entwurfes der Vorzug vor dem preuß. Entwurfe nicht gegeben würde, den eventuellen Vorschlag, den Entwurf dadurch zu berichtigen, daß zu dem ersten Absatz des Art. 391 der Zusatz gemacht würde:

a. „ohne nur für eine bestimmte Reise dienen zu sollen."

In derselben Meinung wurde von einer anderen Seite proponirt, statt: „zur Ausrüstung eines Schiffes an Bord sind" zu sagen:

b. „zur bleibenden Ausrüstung an Bord befindlich sind"

oder

„zur bleibenden Ausrüstung vom Rheder bestimmt sind."

Einer der Herren Abgeordneten hielt dafür, die Hauptbedeutung des Art. 391 liege darin, den Zeitpunkt zu bestimmen, von welchem an eine Sache als Zubehör eines Schiffes zu betrachten sei, nämlich zu sagen, daß nicht, wie man sonst gewöhnlich angenommen habe, der Zeitpunkt der ersten Verwendung, sondern der Eintragung entscheidend sein solle. Nach der Ansicht dieses Mitgliedes sollte der zweite Theil des ersten Absatzes: „oder zur Ausrüstung des Schiffes an Bord befindlich sind" hauptsächlich dazu dienen, um die Zeit zu bestimmen, auf wie lange eine Sache die Eigenschaft des Zubehörs behalte; dasselbe hielt jedoch diese Bestimmung für zu enge, weil Sachen, die zum Zubehör eines Schiffes gehörten, dadurch, daß sie bei Rückkehr desselben von einer Reise von Bord gebracht würden, um ausgebessert oder besser aufbewahrt zu werden, u. dgl., die Pertinenzqualität gewiß nicht verlieren könnten. Da nun die Frage, wie lange eine Sache Zubehör bleibe, hier füglich offen gelassen werden könne, proponirte der erwähnte Herr Abgeordnete, indem er sich im Wesentlichen dem Ideengange des östr. Entwurfes anschloß, folgende Fassung des Artikels:

c. „Zu dem Zubehör eines Schiffes sind nicht nur alle an dem „Körper des Schiffes befestigten Stücke, sondern auch alle übrigen „Geräthschaften und Werkzeuge, welche zum fortdauernden Gebrauche „des Schiffes bei der Seefahrt bestimmt sind, zu rechnen.

„Diese Eigenschaft erlangen die angeschafften Gegenstände schon „dann, wenn sie in das Schiffsinventar eingetragen sind."

Gegen diese Erörterungen wurde für Aufrechthaltung des Entwurfes im Wesentlichen Folgendes hervorgehoben: Der Entwurf beabsichtige überhaupt nicht, zu definiren, was als Zubehör des Schiffes zu betrachten sei. Derselbe gehe vielmehr davon aus, daß in der Regel nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte zu entscheiden sei, ob eine Sache als Zubehör eines Schiffes in Betracht komme, und wolle nur für einzelne Fälle eine Aushülfe treffen, in denen das bürgerliche Recht und die Wissenschaft keine ausreichenden Anhaltspunkte darböten. Dahin gehöre vor Allem die Frage, ob die Schiffsböte Zubehör des Schiffes seien, welche noch hin und wieder verschieden beantwortet werde, nachdem einmal das römische Recht die Vorschrift enthalte, daß die Böte keine Pertinenzen seien. Ferner gehöre dahin

die Frage, an welchen äußeren Merkmalen man im Zweifel erkennen könne, ob eine Sache die rechtliche Eigenschaft eines Zubehörs habe oder nicht. Während die Civilrechte darüber, unter welchen Voraussetzungen etwas als Zubehör einer Sache zu betrachten sei, in der Regel ausreichende Vorschriften enthielten, gingen sie meist über die Frage sehr auseinander, woran im Zweifel die Pertinenzqualität erkannt werde. Der Entwurf beabsichtige auch für die Entscheidung dieser Fragen Anhaltspunkte zu geben, und stelle deshalb die Präsumtion auf, daß Alles, was ins Schiffsinventar eingetragen worden, als Pertinenz betrachtet werden müsse, daß es also zunächst keiner weiteren Untersuchung darüber bedürfe, ob die eingetragenen Sachen die im Civilrechte vorgeschriebenen Voraussetzungen eines Zubehörs hätten oder nicht. Die Eintragung ins Inventar solle hiernach als die Erklärung angesehen werden, daß eine Sache zum bleibenden Gebrauche des Schiffes bestimmt sei; dies solle namentlich auch vom Proviant gelten, wenn er einmal im Schiffsinventar verzeichnet wäre, zumal dies unter gewissen Umständen, z. B. wenn es sich um ein auf der Reise befindliches Auswandererschiff handle, keineswegs unangemessen sei. In einem solchen Sinne aufgefaßt biete das Inventar ein geeignetes Mittel für eine prompte Entscheidung der Frage, welche Sachen als Zubehör des Schiffes nicht verzollt zu werden brauchten, welche im Falle eines Verkaufes mitverkauft, welche mitassekurirt, wenn auch vielleicht nicht einmal an Bord befindlich seien. Da indessen das Kriterium der Eintragung ins Inventar nicht überall ausreiche, weil solche Inventare vielleicht nicht allenthalben eingeführt oder hie und da nicht vollständig sein würden, habe der Entwurf ein weiteres Kriterium beigefügt, daß nämlich auch alle an Bord des Schiffes befindlichen, zu seiner Ausrüstung dienenden Sachen Zubehör seien. Daß die oben dargelegte Absicht die des Entwurfes sei, gehe deutlich aus seiner Fassung hervor, indem es daselbst nicht heiße: „Zubehör sind" sondern: „Zum Zubehör gehören." Hieraus ergebe sich aber auch von selbst, daß der Entwurf nicht sagen wolle, es gehöre nichts Anderes mehr zu dem Zubehör; der Einwand also, daß der Entwurf zu eng sei, indem er die entschieden zum bleibenden Gebrauche des Schiffes dienenden, und nur vorübergehend, zur Reparatur von Bord gebrachten Sachen ausschließe, entbehre der nöthigen Begründung. Das Bedenken endlich, daß man unter Ausrüstung auch die für eine einzelne Reise bestimmten Sachen verstehen könnte, erledige sich dadurch, daß es ganz allgemein heiße: „zur Ausrüstung des Schiffs", d. i. für die Seefahrt im Allgemeinen, nicht für eine einzelne Reise.

Ein Mitglied ging von der Ansicht aus, der Art. 391 habe aus-

schließlich den Fall einer Uebertragung des Schiffes und eine Entscheidung der Frage im Auge, was im Zweifel als mitverkauft anzusehen sei, hielt deshalb dafür, daß auch wegen der im Inventar eingetragenen, aber nicht mehr vorhandenen Sachen Vorsehung getroffen werden sollte, und gab anheim zu setzen:

d. „oder zur Zeit der Uebertragung zur Ausrüstung des Schiffes an Bord sind."

Diesem Antrage wurde indessen keine weitere Folge gegeben, da der Artikel über die Pertinenzqualität der vorhandenen und dem Schiffseigenthümer gehörigen Sachen auch in anderen Beziehungen, so z. B. für den Fall einer Assekuranz oder Havarie entscheiden sollte. Da es sich, wie so eben bemerkt, nur um die wirklich vorhandenen Sachen handle, glaubte ein Mitglied auch Widerspruch gegen die Bemerkung eines andern Mitgliedes einlegen zu müssen, daß der Artikel auch für die Frage der Erbauung eines Schiffes und dafür entscheidend sei, was beim Mangel näherer Abrede der Baumeister eines Schiffes zu liefern habe.

Da sich im Laufe der Diskussion mehrfach die Ansicht geltend machte, daß es zweckmäßig sei, eine allgemeinere Bestimmung darüber in das Gesetz aufzunehmen, unter welchen Voraussetzungen man etwas als Zubehör des Schiffes zu betrachten habe, daß aber auf der anderen Seite die Spezialisirung des § 5 des östr. Entwurfes Bedenken errege, und gleichwohl auch die Absicht des preuß. Entwurfes erreicht werden sollte, wurde schließlich proponirt, den ersten Absatz des Antrages unter c anzunehmen, und auf denselben eine speziellere Bestimmung nachstehenden Inhalts folgen zu lassen:

e. „Dahin gehören insbesondere die Schiffsböte und alle Gegenstände, „welche in das Schiffsinventar eingetragen sind."

Einen Zusatz wegen der nicht ins Inventar eingetragenen Sachen hielt man hiernach nicht mehr für erforderlich, weil diese nach der allgemeinen, hiefür ausreichenden Bestimmung zu beurtheilen sein würden, und überdies ein solcher Zusatz dem Obigen zufolge kaum in richtiger Weise gefaßt werden könnte. Schiffsproviant und Munition werde regelmäßig als Zubehör nicht anzusehen sein, da sie weder unter die allgemeinen Bestimmungen fielen, noch auch zur Aufnahme ins Inventar sich eigneten.

Bei der Abstimmung wurde dem zuletzt erwähnten Antrage stattgegeben und mit 7 gegen 4 Stimmen der erste Absatz des Antrages unter c angenommen, mit Stimmeneinhelligkeit genehmigt, daß die Schiffs-

böte als Zubehör des Schiffes zu betrachten seien, und mit 7 gegen 4 Stimmen der Zusatz unter e zum Beschlusse erhoben. Die mehrfach angeregte Frage, ob Proviant und Munition zum Zubehör des Schiffes gehöre, glaubte man endlich, sei nicht durch das Gesetz, sondern unter Anwendung der eben angenommenen Rechtssätze in jedem einzelnen Falle vom Richter zu entscheiden.

Bei Diskussion des zweiten Absatzes wurde dessen Streichung beantragt, da er, abgesehen von der Richtigkeit oder Unrichtigkeit seines Inhaltes, jedenfalls nicht an diese Stelle gehöre. Die Frachtgelder eines Schiffes seien kontraktliche Ansprüche des Schiffseigners, die man gewiß nicht zu dem sachlichen Zubehör des Schiffes rechnen könne. Die Erledigung der im Absatz 2 des Entwurfes angeregten Frage stehe in Zusammenhang mit der Frage, ob der Käufer eines in Fahrt befindlichen Schiffes in die mit solcher Reise in Beziehung stehenden kontraktlichen Verhältnisse seines Verkäufers z. B. zu der Mannschaft und zu dem Befrachter eintrete und müsse auch in diesem Zusammenhange entschieden werden. Zudem passe die Entscheidung des Entwurfes auf alle diejenigen Fälle nicht, in denen es sich nicht um einen Verkauf des Schiffes, sondern um Assekuranz- oder Havariefälle u. dgl. handle, sie müsse also jedenfalls auf die Fälle der Uebertragung von Schiffen eingeschränkt werden; übrigens sei diese Entscheidung deshalb entbehrlich, weil sich der Fall kaum denken lasse, daß bei Uebertragung eines Schiffes wegen der Frachtgelder keine Vorsehung getroffen wäre. Eine weitere Schwierigkeit liege auch darin, daß man nicht leicht ermitteln könne, was man unter Frachtgeld zu verstehen habe. Die Bruttofracht könne hier nicht gemeint sein, denn man könne unmöglich im Sinne haben, dem Verkäufer die Kosten der Reise zu überbürden, und dem Käufer das ganze Einkommen zuzuerkennen. Was aber als Nettofracht einer einzelnen Reise zu betrachten sei, lasse sich oft schwer ermitteln; die Separation der Kosten der Hin- und Rückreise könne durch mannigfache Komplicationen sehr schwierig werden.

Für die Beibehaltung des zweiten Absatzes führte man jedoch von anderen Seiten an: Eine Bestimmung der in Frage stehenden Art sei unentbehrlich, weil verschiedene Gesetzgebungen desfallsige, unter sich abweichende Vorschriften enthielten, und eine störende Rechtsungleichheit bleiben werde, wenn im gemeinsamen Seerechte hiefür keine Vorsehung getroffen würde. So enthalte z. B. das allgemeine preuß. Landrecht die Vorschrift, daß im Falle der Veräußerung eines auf der Reise befindlichen Schiffes beim Mangel besonderer Abrede die Frachtgelder dieser Reise als ein

Vorbehalt des Verkäufers anzusehen seien. Andere Legislationen enthielten andere Vorschriften, für die sich auch zu wiederholten Malen die Wissenschaft ausgesprochen habe, welche davon ausgehe, daß die Frachtgelder der laufenden Reise als fructus percipiendi anzusehen seien und deshalb mit dem Eigenthume des Schiffes als Accessorien desselben auf den neuen Erwerber übergingen, da dieser auch die Lasten und Gefahr des Schiffes zu übernehmen habe. Bei einer strikten Anwendung der allgemeinen Rechtssätze müßte man freilich den Augenblick der Eigenthumsübertragung bezüglich der Frachtgelder maßgebend sein lassen. Allein schon dieser Zeitpunkt sei schwer zu bestimmen und noch schwieriger sei eine Ausgleichung der Frachtgelder auf die verschiedenen Zeitabschnitte. Man habe sich deshalb bei der Berathung des preuß. Entwurfes für dessen nunmehrigen Inhalt entschieden.

Dem Einwande, daß ein Fall, in welchem wegen der Frachtgelder bei Uebertragung eines auf der Reise befindlichen Schiffes keine Vorkehrung getroffen würde, kaum vorkomme, gestand man keine Bedeutung zu, weil solche Fälle allerdings nicht selten vorkämen. Dies sei z. B. in Oesterreich bezüglich solcher Schiffe der Fall, welche blos zum Verkaufe erbauet und nur, um an den Bestimmungsort gebracht zu werden, und die Kosten der Reise dahin zu decken, befrachtet würden; ferner kämen solche Fälle in Kriegsfällen bezüglich der auf Reisen befindlichen Schiffe häufig vor, da Veräußerungen bei solchen Anlässen unter dem Drange der Zeitumstände und somit nicht unter Abwägung aller obwaltenden Verhältnisse geschlossen würden. Auch verwies man darauf, daß die hier angeregte Frage im spanischen Gesetzbuche Art. 595 ins Auge gefaßt sei. Dasselbe weise dem Käufer eines auf der Reise befindlichen Schiffes die seit Einnahme der letzten Ladung verdienten Frachtgelder zu.

Dabei wurde jedoch allseitig zugegeben, daß der Inhalt des zweiten Absatzes nur für den Fall einer Uebertragung von Schiffen anwendbar sei; es wurde deshalb auch, und um zugleich auszudrücken, daß es sich nur um die Nettofracht für die bei der Veräußerung des Schiffes laufende Reise, und nicht um die Einkünfte aus bereits beendigten Reisen handle, beantragt, dem zweiten Absatze des Artikels folgende Fassung zu geben:

„Bei der Veräußerung eines auf der Reise befindlichen Schiffes
„ist beim Mangel besonderer Verabredungen der Ertrag der
„Frachtgelder der Reise mit dem Schiff auf den Erwerber
„übertragen."

Dieser Antrag wurde schließlich auch mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen, die Worte: „beim Mangel besonderer Verabredungen" wurden

hierbei als selbstverständlich und daher entbehrlich erachtet, und die Streichung des zweiten Absatzes mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt. Zu

Art. 392

und zwar zum ersten Absatze desselben wurde hervorgehoben, in vielen Ländern, die eine bedeutende Schifffahrt hätten, wie z. B. in England, in den nicht zum lombardisch-venetianischen Königreiche gehörigen Provinzen Oesterreichs, sei der Rechtssatz, der hier aufgestellt werde, nicht in Geltung und gleichwohl habe sich da nicht gezeigt, daß die Schifffahrt unter einer unbeschränkten Statthaftigkeit des Arrestes leide. Dies sei auch wohl erklärlich, weil das Interesse an dem Abgange eines Schiffes so groß sei, daß in der Regel durch Intercession der Betheiligten der drohende oder bereits verhängte Arrest beseitiget und der Gläubiger, der den Arrest erwirkte, befriediget werde. Wenn diese Erwägung nun auch nicht dahin führen solle, den ersten Absatz des Art. 392 gänzlich zu beseitigen, da es immerhin angemessen erscheine, zu verhindern, daß die Gläubiger die Geltendmachung ihrer Rechte bis auf den letzten Augenblick verschöben, so scheine es doch auch gerathen, den Inhalt des Absatzes 1 nicht ohne Zulassung von Ausnahmen zu sanktioniren. Man möge vielmehr zu Gunsten der für die bevorstehende Reise kontrahirten Schulden, also zu Gunsten derjenigen Personen, die im letzten Augenblicke vor dem Abgange des Schiffes ihre Lieferungen machen müßten, wie z. B. des Bäckers, des Fleischers u. s. w. eine Ausnahme statuiren.

Ein Mitglied hielt dafür, daß der Entwurf auch insofern zu weit gehe, als derselbe auch gegen ein im Laden begriffenes Schiff einen Arrest für unstatthaft erkläre. Durch diese Ausdehnung der Vorschrift des Entwurfes könne es dahin kommen, daß man ein Schiff niemals mit Arrest bestricken könnte, wenn nur der Kapitain klug genug sei, dafür zu sorgen, daß alsbald bei seinem Einlaufen in einen Hafen einige Güter zur Einladung bereit lägen und sofort selbst während des Löschens wieder mit dem Einladen begonnen werden könne. Von dieser Seite wurde deshalb anheimgegeben zu bestimmen, daß der Arrest eines Schiffes erst dann unzulässig sein solle, wenn es nach vorheriger vollständiger Entlöschung wieder in Ladung begriffen sei.

Nach längerer Diskussion wurde mit 6 gegen 5 Stimmen beschlossen, daß ein Arrest gegen ein zum Auslaufen fertiges (segelfertiges) Schiff nur wegen der für die unmittelbar bevorstehende Reise gemachten Schulden zulässig sein solle, mit 10 gegen 1 Stimme aber wurde beschlossen, daß der Arrest auch gegen ein Schiff ausgeschlossen sein solle, welches nach vorheriger vollständiger Löschung wieder in Ladung begriffen sei; ein

Antrag auf Streichung der zuletzt erwähnten Bestimmung wurde mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Auch bezüglich des zweiten Absatzes des Art. 392 wurde das Bedenken geltend gemacht, daß derselbe zu weit gehe. Es wurde angeführt, der Zweck, welcher mit den Bestimmungen des Art. 392 erreicht werden solle, bestehe darin, zu verhindern, daß diejenigen Personen, welche bei dem ungestörten Abgange eines Schiffes interessirt seien, also der Schiffer, die übrigen Ablader ꝛc., durch Verhängung des Arrestes gegen die Güter eines einzelnen Abladers und die dadurch bedingte Verzögerung der Abfahrt rücksichtlich dieses Interesses gefährdet würden. Man dürfe nun das Verbot eines Arrestes, ohne nach der andern Seite ungerecht zu werden, nicht weiter ausdehnen, als es das zu schützende Interesse verlange. Demgemäß scheine es nicht gerechtfertigt zu sein, den Arrest schon in dem Augenblicke auszuschließen, in welchem ein Gut an Bord gebracht sei; so lange es sich noch auf dem Deck befinde, oder sonst leicht hervorgeholt und ohne allen Zeitaufwand weggebracht werden könne, wie z. B. bei Passagiergütern in der Regel der Fall sei, würde die Verhängung des Arrestes die Mitbefrachter nicht gefährden; ebensowenig scheine ein Arrest unstatthaft zu sein, der nicht sofort durch Ausladung der Güter vollzogen werden, sondern dem Schiffe und der Ladung folgen und in der Weise vollzogen werden solle, daß der Kapitain gleichsam als Sequester bestellt werde und den gerichtlichen Befehl erhalte, das arrestirte Gut nicht auszuliefern, sondern bei der Entlöschung im Bestimmungshafen zu deponiren, vorausgesetzt, daß die Arrestlegung noch auf den Konnossementen vorgemerkt werden könne. In der zuletzt erwähnten Weise seien in Oesterreich bereits mehrere Arrestlegungen mit Erfolg vorgenommen worden. Es wurde deshalb von einer Seite beantragt, die zuletzt erwähnte Art der Arrestlegung von dem Verbote des Absatzes 2 auszunehmen; von einer andern Seite wurde proponirt, den Arrest erst von dem Augenblicke an für unzulässig zu erklären, wenn die Güter verstauet sein würden.

Ein anderes Mitglied machte in der Absicht, den Absatz 2 auf das richtige Maß zurückzuführen und gleichwohl, zur möglichsten Beseitigung aller Streitigkeiten, einen festen Zeitpunkt zu bestimmen, von welchem an ein Arrest unzulässig sein würde, den Vorschlag, zu bestimmen, daß ein Arrest derjenigen an Bord befindlichen Güter ausgeschlossen sei, wegen deren der Kapitain die Konnossemente bereits gezeichnet habe. Zur Erläuterung seines Vorschlages fügte der Herr Antragsteller hinzu, er beabsichtige keineswegs, umgekehrt auszusprechen, daß bis zu diesem Augenblicke der Arrest unbedingt zulässig sei. Der Richter werde vielmehr nach

wie vor zu kognosciren haben, ob ein vor der Ausfertigung der Konnosse-mente beantragter Arrest nicht aus anderen Gründen abgewiesen werden müsse, was leicht der Fall sein könne, da es sich hier nicht um einen Arrest gewöhnlicher Art handle, nicht um einen Arrest, in welchem dem Inhaber des Arrestobjektes blos die Zurückbehaltung desselben zur Pflicht gemacht werde, sondern die Herausgabe desselben verlangt und hierdurch möglicher Weise in dessen Rechte eingegriffen würde.

Es wurde jedoch geltend gemacht, die zuletzt proponirte Bestimmung verstehe sich wegen anderer Rechtssätze von selbst, denn nach der Aus-lieferung der Konnossemente könne der Ablader selbst die Güter nicht mehr zurück verlangen, wenn er nicht zugleich die Konnossemente zurückgebe; sein Gläubiger könne aber selbstverständlich keine Ansprüche auf die Güter geltend machen, auf welche der Ablader selbst keine mehr habe, die An-nahme des Antrages komme also im Effekte einer Streichung des Ab-satzes gleich.

Gegen den Vorschlag, eine dem Schiffe folgende Arrestlegung zu sanktioniren, wendete man insbesondere noch ein, ein solcher Arrest sei eigentlich ein Arrest auf die Konnossemente und sei auch praktisch kaum durchführbar, da sich fremde Kapitaine an solche Weisungen kaum binden würden.

Derjenige Herr Abgeordnete, welcher vorgeschlagen hatte, die Stauung der Güter entscheiden zu lassen, hielt indessen nochmals dafür, daß die hier angeregte Frage mit einer anderen in Zusammenhang stehe, die ohne-hin noch zur Berathung kommen werde, wie lange nämlich der Ablader von dem Kapitain die Zurückgabe der einmal an Bord gebrachten Güter verlangen könne, zog deshalb und da man mehrseitig auch von der Stauung der Güter die Statthaftigkeit des Arrestes nicht abhängig machen zu können glaubte, seinen oben erwähnten Vorschlag zurück und proponirte, zu dem zweiten Absatze des Art. 392 folgenden Zusatz anzunehmen:

„und der Ablader selbst nicht mehr befugt ist, die Rückgabe der „Güter zu verlangen."

Dieser Antrag wurde schließlich auch, mit dem Vorbehalte, über die Rechte des Abladers am geeigneten Orte zu entscheiden, mit 9 gegen 2 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

CLXXIX. Sitzung.

Hamburg, am 1. Mai 1858.

In heutiger Sitzung, welche der Herr Präsident Dr. Ritter von Raule leitete, gab zunächst der Herr Abgeordnete für Hamburg, Präses Dr. Halle, der Versammlung kund, daß nach einer Mittheilung des Herrn Syndikus Dr. Merck vom 30. April 1858 die Korrespondenz der Herren Bevollmächtigten zu den Handelsgesetzgebungs-Conferenzen, welche durch die Hamburg'sche Stadtpost zu befördern sei, portofrei expedirt werden würde, nur werde gewünscht, daß die Herren Bevollmächtigten ihren Namen auf die Briefe setzten.

Hierauf wurde in der Berathung des Entwurfes fortgefahren, und zu

Art. 392 Absatz 3

von einem Herrn Abgeordneten der in der Anlage A sammt Motiven beigedruckte Antrag eingebracht. In einer längeren Diskussion über diesen Antrag wurde namentlich hervorgehoben, derselbe sei schon in Nürnberg gelegentlich der Berathungen über die Beschränkungen der Wechselhaft eingebracht, damals aber abgelehnt worden; eine Annahme desselben für das Seerecht würde hiernach die Folge haben, daß man zwischen Wechsel- und Nichtwechselschulden der Matrosen unterscheiden müßte; die von dem Herrn Antragsteller erwähnten Mißbräuche seien aber nicht erheblich genug, um dergleichen Verwickelungen der Rechtsverhältnisse zu rechtfertigen; der Antrag gehe überhaupt zu weit, wie sich schon daraus ergebe, daß an vielen Orten nicht einmal die Beschränkungen des Entwurfes beständen und gleichwohl ein Bedürfniß hierfür sich nicht ergeben habe. Da nun der oben erwähnte Antrag keine Unterstützung fand, wurde derselbe zurückgezogen.

Ferner wurden die Worte: „zum Auslaufen fertig" beanstandet. Es wurde mehrfach beantragt, statt dieser Worte sich des Ausdruckes: „segelfertig" zu bedienen, und hierfür angeführt, die Ausdrucksweise des Entwurfes sei ungewöhnlich und werde vielleicht nicht allenthalben richtig verstanden werden. Der technische Ausdruck für das, was der Entwurf sagen wolle, sei „segelfertig"; dieser Ausdruck deute an, daß alle Vorbedingungen vorhanden sein müßten, damit das Schiff sofort seine Reise

antreten könne. Es könne nicht leicht ein passenderer Ausdruck gefunden und namentlich könnten die oben erwähnten Vorbedingungen nicht konkret festgesetzt werden, etwa in der Weise, daß man sagte, der Kapitän müsse ausklarirt haben ꝛc., denn die Voraussetzungen der Segelfertigkeit seien je nach dem Zwecke der bevorstehenden Reise, je nach den örtlichen Verhältnissen der Häfen zu sehr verschieden. Bei dem Umstande, daß der Ausdruck: „segelfertig" überall als ein technischer im Gebrauche sei, könne es nicht releviren, wenn er in streng wörtlichem Sinne nicht auf Dampfschiffe passe. Auch hätten sich an den entsprechenden Stellen die meisten neueren Seegesetzgebungen eines ganz ähnlichen Ausdruckes bedient; eben so die Nürnberger Conferenz bei Gelegenheit der Revision der allgemeinen deutschen Wechselordnung; und würde es sehr mißlich sein, hier einen anderen Ausdruck als dort zu gebrauchen.

Von anderen Seiten wurde jedoch das Wort „segelfertig" deshalb beanstandet, weil dasselbe auf Dampfschiffe nicht passe, auch, abgesehen hiervon, eigentlich die Vollendung der nöthigen Reparatur und Ausrüstung des Schiffes bezeichne. Die erwähnten neueren Gesetzgebungen hätten auch keineswegs den entsprechenden Ausdruck für ausreichend gehalten, sondern eine gesetzliche Definition desselben beigefügt, deren Schwierigkeit von dem Herrn Antragsteller selbst anerkannt sei.

Nach dem Schlusse der Debatte wurde zwar der Antrag, lediglich den Ausdruck: „segelfertig" zu substituiren, mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt; dagegen wurde zuerst mit 7 gegen 4 Stimmen statt: „zum Auslaufen fertig" „zum Abgange fertig" zu setzen beschlossen, und sodann mit 8 gegen 3 Stimmen entschieden, daß statt des Satzes: „in welchem das Schiff zum Auslaufen fertig ist" zu sagen sei: „in welchem das Schiff segelfertig (zum Abgange fertig) ist."

Hierauf wurde zum

II. Titel Art. 393.

übergegangen, und, nachdem man sich dahin geeinigt hatte, die Berathung des zweiten Absatzes bis nach Feststellung der Art. 386—390 zu vertagen, zum ersten Absatze des Artikels zunächst die Frage besprochen: ob nur derjenige als Rheder angesehen werden könne, der Eigenthümer eines Schiffes ist, oder auch derjenige, welcher dasselbe gemiethet hat, und sodann für seine Rechnung fahren läßt oder dasselbe weiter verfrachtet. Hierbei wurde vor Allem hervorgehoben, es sei die allgemein gangbare Anschauung, daß nur derjenige als Rheder gelte, der Eigenthümer des Schiffes sei; den blosen Ausrüster des Schiffes pflege man niemals einen

Rheder zu nennen; von dieser Anschauung gehe unzweifelhaft auch der Entwurf aus, wie sich deutlich aus den Motiven zum Art. 393 ergebe. Hierdurch werde nicht ausgeschlossen, daß von den für den Rheder geltenden Bestimmungen viele auch auf den Ausrüster angewendet würden. Da dies aber nicht durchweg der Fall sei, so scheine es angemessen, bei Berathung des zweiten Titels zunächst davon auszugehen, daß nur der Schiffseigner Rheder sei, und erst nach dem Schlusse dieser Berathung in Betracht zu ziehen, ob nicht in einem Zusatzartikel diejenigen gesetzlichen Bestimmungen über die Rheder zu benennen seien, welche auch für den blosen Ausrüster des Schiffes Geltung haben sollten. Eine Anwendung aller Bestimmungen über die Rechtsverhältnisse der Rheder auf die Ausrüster würde, namentlich bei der großen Verschiedenheit der Umstände, unter denen die Ausrüstung eines fremden Schiffes statthabe, zu praktischen Inkonvenienzen führen. Ein Mitglied fügte dem bei, daß nach der Feststellung des zweiten Titels die Frage, welche Vorschriften über die Rhederei für den Ausrüster gelten sollten, um so mehr in Betracht gezogen werden müsse, als, ohne eine desfallsige Bestimmung, mehrere Ausrüster eines Schiffes für die durch ihren Geschäftsbetrieb veranlaßten Schulden, nach Maßgabe des Art. 263 des aus zweiter Lesung hervorgegangenen Entwurfes, solidarisch haften müßten, da dieser Geschäftsbetrieb ohne Zweifel ein Handelsgeschäft sei.

Einer der Herren Abgeordneten hielt jedoch dafür, es sei nicht gerechtfertiget, bei Berathung des zweiten Titels davon auszugehen, daß derselbe nur für die Schiffseigner gelten solle. Der Herr Abgeordnete hob hervor, die rechtlichen Beziehungen Dritter zu dem Schiffseigner, der mit seinem Schiffe Frachtgeschäfte betreibe, seien in Nichts verschieden von den Beziehungen zu demjenigen, der ein fremdes Schiff miethe und mit demselben Frachtgeschäfte betreibe, es sei deshalb auch kein genügender Grund vorhanden, um die Anwendbarkeit der für den Ersteren gegebenen gesetzlichen Bestimmungen bezüglich des Letzteren auszuschließen. Das römische Recht scheine in dieser Beziehung in seinen Bestimmungen über die Rechtsverhältnisse des exercitor das Rechte getroffen zu haben. Derselbe Herr Abgeordnete nahm ferner an der Fassung des Entwurfs deshalb Anstand, weil in demselben nicht angegeben sei, zu welchen Geschäften das Schiff verwendet werden müsse, um den Begriff der Rhederei zu begründen; nicht jede Art der Verwendung ohne Unterschied reiche hierzu aus, sondern wesentlich nur die Verwendung zur Seefahrt. Von dieser Seite wurde deshalb folgende Fassung des Absatzes 1 empfohlen:

a. „Wenn mehrere Personen zusammentreten, um für gemeinschaftliche „Rechnung mit einem Schiffe Seefahrt zu treiben, so sind sie „Mitrheder."

Eine zweite Frage, auf welche sich die Diskussion erstreckte, war die, ob in dem zweiten Titel nur von einer Vereinigung mehrerer Personen zum Betriebe der Seefahrt als von Rhedern gesprochen, oder ob auch der einzelne Eigenthümer eines Schiffes als Rheder angesehen und als solcher im Gesetzbuch erwähnt werden solle. Es wurde in dieser Beziehung hervorgehoben: ohne Zweifel sei auch der einzelne Eigenthümer eines Schiffes, der dasselbe zur Seefahrt verwende, als Rheder zu betrachten, und auch auf ihn die Bestimmungen des zweiten Titels bezüglich der Rechtsverhältnisse der Rhederei zu Dritten anwendbar. Im preußischen Entwurfe sei von der Erwähnung des einzelnen Eigenthümers nur deshalb Umgang genommen worden, weil sich das oben Gesagte von selbst verstehe, und das Hauptgewicht des zweiten Titels auf einer Regelung der Verhältnisse der Mitrhederschaft beruhe, somit nicht eine Definition des Rheders überhaupt, sondern nur der Rhederei erforderlich geschienen habe. Man hielt es indessen auf Seiten der Mehrheit der Versammlung für angemessen, eine allgemeinere Definition des Rheders, die auch des einzelnen Schiffsrheders erwähnen würde, nach dem Vorgange in § 14 des österreichischen Entwurfes voranzuschicken, damit Irrthümer über die Anwendbarkeit des Gesetzes ferne gehalten würden, und nicht bei einer jeden, auch für den einzelnen Eigenthümer bindenden Bestimmung gesagt werden müsse: „die Rhederei und die einzelnen Schiffseigner."

Wesentliche Beanstandung fand sodann der preuß. Entwurf deshalb, weil auch der Zusammentritt mehrerer Personen, um ein Schiff gemeinschaftlich zu erbauen, als Rhederei bezeichnet sei. In dieser Beziehung wurde hervorgehoben, es sei in vielen Seestaaten, so namentlich auch in Oesterreich, Praxis, die Rhederei erst von dem Augenblick an als begründet anzusehen, wenn das Schiff erbauet sei. Zwar lasse sich nicht läugnen, daß in älteren Zeiten die Auffassung des Entwurfes maßgebender gewesen sei; dies möge auch einen guten Grund darin gehabt haben, daß früherhin die Rechtsverhältnisse der Associationen nicht in der Weise geregelt gewesen, wie dies jetzt der Fall; dieser Grund sei jetzt hinweggefallen, für Vereine der hier in Frage stehenden Art reichten die dermaligen allgemeinen Civilrechts- und Handelsgesetze aus. Die seerechtlichen Rücksichten träten erst dann hervor, wenn ein Schiff vollendet sei, wenn es im Begriffe stehe, zur Seefahrt verwendet zu werden, man könne also auch erst von da an die Seegesetze in Anwendung bringen, und erst von

da an den Beginn der Rhederei datiren. Das französische Seerecht gehe von derselben Ansicht aus. Diese Ansicht scheine um so begründeter zu sein, als die Schiffe jetzt so groß und darum auch so theuer gebauet würden, daß die Mittel einzelner Schiffsbaumeister oft nicht ausreichen könnten und deshalb schon jetzt größere Gesellschaften in der Bildung begriffen seien, welche den Schiffsbau blos in der Absicht, die fertigen Schiffe zu verkaufen, ähnlich den Landbaumeistern betrieben, die auf Spekulation die Errichtung ganzer Stadttheile unternähmen. Auf solche Gesellschaften die Seegesetze anzuwenden, sei gewiß ganz ungerechtfertiget. Aeußerstenfalls könne man, und dies scheine auch die Absicht des Entwurfes zu sein, nicht weiter gehen, als daß man einen Verein zur Erbauung eines Schiffes nur dann als Rhederei ansehe, wenn das Schiff in der Absicht, durch diese Gesellschaft zur Seefahrt verwendet zu werden, erbauet werde. Demgemäß wurde die Streichung alles desjenigen beantragt, was in Art. 393 und in den folgenden Artikeln vom Schiffsbau gesagt ist.

Es fehlte jedoch nicht an Stimmen, welche sich in der obenangedeuteten Richtung für Aufrechthaltung des Entwurfes aussprachen; insbesondere wurde angeführt, eine Gesellschaft, welche Rhederei betreiben wolle, könne vor der Vollendung des Schiffsbaues und dem Beginne des Schifffahrtsbetriebes nicht nach anderen Rechtssätzen beurtheilt werden als nachher. Die Beitragspflicht der Antheilsberechtigten, die Haftung derselben nach Außen, die Rechte und Pflichten des Korrespondentrheders ꝛc. müßten nach wie vor dieselben bleiben. Die Rhederei beginne mit der Eingehung des auf Begründung derselben gerichteten Vertrages, wenn auch der Vollzug des Vertrages noch durch den Schiffsbau hingehalten werde, der ja auch schon ein Anfang des Vollzuges sei.

Schließlich machte sich gegen diese zuletzt erwähnten Deduktionen, gegen welche von mehreren Seiten Widerspruch eingelegt wurde, die Auffassung geltend, daß auch in dieser Beziehung dem Bedürfnisse Genüge geschehe, wenn man am Schlusse der Bestimmungen über die Rhederei einen Zusatz darüber aufnehme, daß diese und jene Bestimmungen des Gesetzes auch auf Vereine zum Zwecke der Erbauung eines für die Schifffahrt zu verwendenden Schiffes anwendbar sein sollten.

Im Laufe der Diskussion wurde auch noch die Frage, ob schon das blose Eigenthum an einem Schiffe, ohne die Absicht, solches zur Seefahrt zu verwenden, den Eigner zum Rheder mache, in Anregung gebracht und verneint; dagegen wurde die Frage, ob der Schiffseigner, wenn er das Schiff auf eigene Rechnung fahren lasse, ein Rheder sei, bejaht und demgemäß in der Absicht, durch die Fassung hervorzuheben, daß es zwar nicht

genüge, Eigenthümer eines zur Seefahrt bestimmten Schiffes zu sein, daß aber auch nicht eine ununterbrochene Verwendung des Schiffes zur Seefahrt erforderlich sei, um dem Eigenthümer die Qualität als Rheder zu geben, und daß ein vorübergehendes Nichtverwenden an dieser Qualität nichts ändere, der Antrag gestellt, dem ersten Absatze des Artikels folgende Bestimmung zu substituiren:

b. „Rheder ist der Eigenthümer eines Seeschiffs, welcher dasselbe „dazu bestimmt hat, es zum Erwerbe durch die Seefahrt zu ver„wenden.

„Haben sich mehrere Personen vereinigt, um in dieser Weise „ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Seeschiff für gemeinschaftliche „Rechnung zu verwenden, so besteht eine Rhederei."

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, der erste Absatz des Antrages unter b mit 9 gegen 2 Stimmen, der zweite Absatz aber mit Stimmeneinhelligkeit angenommen und vorbehalten, nach Feststellung der Bestimmungen über den Rheder und die Rhederei, darüber zu berathen, welche derselben auch auf eine mit dem Schiffsbau sich befassende Gesellschaft und auf den Ausrüster eines Schiffes für anwendbar erklärt werden sollten.

Bei Diskussion des

Art. 394

wurde die Frage aufgeworfen, welche Art von Stimmenmehrheit gemeint sei, ob die Mehrheit der auf Einladung zur Beschlußfassung erschienenen oder aller an der Rhederei betheiligten Personen, und ob die Mehrheit der hiernach in Betracht kommenden Personen eine absolute sein müsse, oder auch nur eine relative sein könne, um einem Beschlusse Geltung zu sichern, für den Fall, daß über mehr als zwei verschiedene Meinungen zu entscheiden sei. Hierbei sprach sich ein Mitglied dahin aus, es sei weder nothwendig noch empfehlenswerth, die berührte Frage im Gesetze zu entscheiden. Es genüge, daß das Prinzip im Gesetze aufgestellt und somit der Meinung entgegengetreten werde, als solle hier, wie bei den offenen Handelsgesellschaften oder bei anderen Fällen gemeinschaftlichen Eigenthums, schon der Widerspruch eines einzelnen Betheiligten entscheidend sein. Die Regelung der Einzelnheiten bei Anwendung dieses Prinzipes könne man füglich der Praxis überlassen, um so mehr, als allenthalben hierfür durch sichere Observanzen vorgesehen sei, z. B. in der Weise, daß bei Geschäften, die zum gewöhnlichen Rhedereibetriebe gehörten, die Mehrheit der anwesenden, beziehungsweise in der Versammlung vertretenen Stimmberechtigten

genüge, bei ungewöhnlicheren Geschäften die Mehrheit aller Betheiligten erforderlich sei.

Von anderen Seiten hielt man aber dafür, daß es eine fühlbare Lücke des Gesetzes wäre, wenn die angeregte Frage nicht in demselben entschieden würde, und daß zur Beseitigung von Minderheitsbeschlüssen auf dem Erfordernisse absoluter Majorität aller Stimmberechtigten zu bestehen sei, um einem Beschlusse bindende Kraft zu verleihen. Es wurde deshalb, ohne daß es einer besonderen Abstimmung bedurfte, der Beschluß gefaßt, folgenden Zusatz salva redactione zum Absatz 1 anzunehmen:

„Ein Beschluß ist nicht vorhanden, wenn sich nicht mehr als die „Hälfte aller Antheile zum Beschlusse vereiniget haben."

Bezüglich des zweiten Absatzes wurde von einem Mitgliede geltend gemacht, die Fassung des Entwurfes scheine zu eng zu sein. Sie führe zu der Ansicht, als solle der Inhalt des Absatzes nur dann zur Anwendung kommen, wenn von solchen Bestimmungen abgewichen werden solle, die ausdrücklich im Rhedereivertrage vorgesehen seien. Ohne Zweifel müsse Absatz 2 aber auch dann Anwendung leiden, wenn von solchen Bestimmungen abgewichen werden solle, die in der Natur des Rhedereivertrages begründet und deshalb als stillschweigend vereinbart anzusehen seien. Demzufolge wurde folgende Fassung des zweiten Absatzes proponirt:

„Einstimmigkeit — enthält, welche dem Zwecke der Rhederei we„sentlich zum Grunde liegen."

Für die Fassung wurde weiter noch angeführt, sie enthalte auch einen geeigneten Ersatz für die Bestimmung, die sich in manchen Seegesetzgebungen finde, und die allerdings in ihrer Allgemeinheit zur Aufnahme in das Seegesetzbuch sich nicht eigne, daß nämlich die Minorität von der Majorität nicht gezwungen werden könne, ein Schiff liegen zu lassen. Wenn und soweit nämlich ein solches Liegenlassen des Schiffes wirklich ein chikaneuses wäre und gegen die Zwecke der Rhederei, nämlich gegen den Zweck, durch die Schifffahrt Erwerb zu machen, verstoßen, auch nicht durch die besonderen Umstände des Falles gerechtfertiget sein würde, wie z. B. dadurch, daß eine Fahrt keine Aussicht auf Gewinn, sondern auf eine sichere Einbuße gewähre, daß Kriegsgefahr vorliege u. dgl., so werde die Minderheit sich desselben unter Zuhülfenahme des Absatzes 2 erwehren können. Von mehreren Seiten war man indessen der Ansicht, daß der obenerwähnte Antrag zu weit führe und, ohne ein eigentliches praktisches Interesse zu haben, vielfache Weiterungen im Gefolge haben werde. Denn bei jeder Beschlußfassung könne die Minorität Einspruch gegen den Vollzug einlegen, weil angeblich der Beschluß gegen das Wesen der Rhederei

verstoße, und eine Entscheidung des Richters provoziren, für die es nicht selten an den nöthigen Anhaltspunkten fehlen werde. Durch die vorgeschlagene Fassung des Absatzes 2 würde der Inhalt des Absatzes 1 illusorisch gemacht. Wenn man es nicht dabei lassen wolle, daß der zweite Absatz nur bei Abweichungen von ausdrücklichen Vertragsbestimmungen gelten solle, so möge man doch jedenfalls nicht weiter gehen, als daß man den Absatz 2 nur dann für anwendbar erkläre, wenn ein über den Zweck der Rhederei hinausgehender Beschluß in Frage stehe.

Hierzu wurde noch bemerkt, es müsse wegen der außerordentlichen Verschiedenheit der Rhedereizwecke in der Redaktion noch besonders hervorgehoben werden, daß es sich nicht blos um die Zwecke der Rhederei schlechthin, sondern um die Zwecke dieser Rhederei handle, denn es sei unerläßlich, den zweiten Absatz z. B. auch in dem Falle für anwendbar zu erklären, wenn die Mehrheit einer Rhedereigesellschaft, die für Fahrten zwischen England und den Hansestädten eingegangen worden, den Beschluß fasse, die Schiffe der Rhederei zu Grönlandsfahrten zu verwenden, die dieser Rhederei ohne Zweifel fremd seien.

Demgemäß wurde folgende Bestimmung proponirt und vorbehaltlich nochmaliger Prüfung der Redaktion auch angenommen:

„Einstimmigkeit — — Beschlusse, welcher dem Zwecke der Rhederei „fremd oder dem Gesellschaftsvertrage entgegen ist."

Schließlich bemerkte noch ein Mitglied, in der Regel werde bei Eingehung eines Rhedereivertrages zugleich der Schiffer und der Korrespondentrheder ernannt. Wenn nun auch die desfallsigen Bestimmungen Theile und Bedingungen des Vertrages seien, so halte er doch dafür, daß der zweite Absatz des Art. 394 auf Beschlüsse keine Anwendung leide, welche Aenderungen in der Person des Schiffers und Korrespondentrheders beträfen, weil die erwähnte Verbindung der Bestimmungen über diese Persönlichkeiten mit dem Rhedereivertrage nur eine zufällige genannt werden könne.

Man hielt indessen dafür, daß diese Frage erst bei Berathung der Bestimmungen über den Korrespondentrheder zur Erledigung kommen könne.

Ein Antrag: die Aufrechthaltung des an manchen Orten bestehenden sogenannten „Setzrechtes" der Mitrheder betreffend, wurde bis auf Weiteres vertagt.

Anlage A.

Antrag

zu Art. 392 Absatz 3.

In Betreff der persönlichen Haft des Schiffers und des Schiffsvolks werden statt der Bestimmungen des Entwurfes die folgenden salva mel. red. vorgeschlagen:

1. Die Schiffsleute können von dem Zeitpunkte ihrer Anmusterung für ein Seeschiff an bis zu ihrer Entlassung für Verbindlichkeiten, welche während dieser Zeit eingegangen sind, nicht verhaftet werden.
2. Ist das Schiff bereits segelfertig, so ist eine Verhaftung der Schiffsleute bis zu ihrer Entlassung auch wegen früher eingegangener Verbindlichkeiten nicht zulässig.
3. Gegen den Schiffer ist die Verhaftung nur von dem Zeitpunkt an, da das Seeschiff segelfertig ist, bis zur Beendigung der Seereise nicht stattnehmig.

Motive.

Erfahrungsgemäß ist die Zeit zwischen der Anmusterung des Schiffsvolks (Art. 440 des preuß. Entwurfes eines Handelsgesetzbuches) und dem Abgange des Schiffes die gefährlichste für das Schiffsvolk, und folgeweise für den Schifffahrtsbetrieb. Das Schiffsvolk erhält nämlich, wie bekannt, bei der Musterung einen Theil der zu verdienenden Gage auf die Hand, um sich für die Reise rüsten zu können; dieser Zweck wird aber häufig, besonders bei fremden Matrosen, vereitelt, indem der Matrose sich mit dem Handgelde in der Tasche nach dem Hafenplatze, wo das Schiff liegt, begiebt, hier aber oft Personen in die Hände fällt, welche seinen Leichtsinn mißbrauchen. Der Matrose besucht Wirths- und ähnliche Häuser, verschmäht einen Trunk nicht, wird dazu noch animirt, geräth in einen aufgeregten und oft noch schlimmeren Zustand, sein Geld zu schonen ist überhaupt nicht seine Sache, und so wird er denn häufig zu allerlei Depensen veranlaßt, resp. verleitet, die ihm schwere Schulden aufbürden, womit er an Bord geht. Nun warten die Gläubiger so lange, bis der Kapitain voraussichtlich keine neuen Matrosen mehr bekommen kann, dann wird ein Arrest erwirkt, der Matrose vom Bord geholt und dadurch der Kapitain genöthigt, ihn auszulösen, wenn er nicht in die größte Verlegenheit ge-

rathen will. Solche Erfahrungen, verbunden mit manchfachen Beschwerden der Kapitaine und selbst Reklamen auswärtiger Regierungen haben häufig weitergehende Beschränkungen der Haftbarkeit des Schiffsvolks als die vorgeschlagenen veranlaßt, namentlich dahin, daß für die zwischen der Musterung und dem Abgange des Seeschiffes kontrahirten Schulden des Schiffsvolks überall keine Sicherheits- oder Vollstreckungsmaßregel zulässig sei. Die desfallsigen gesetzlichen Bestimmungen würden aber durch die vorgeschlagene engere Bestimmung fast ganz vereitelt werden, indem dann die Verführer und leichtsinnig Borgenden nur zu warten brauchen, um kurz vor der völligen Segelfertigkeit des Schiffes einen Theil der Mannschaft in Haft bringen zu lassen. Aus diesen Gründen wird die obige weitere Beschränkung der Haft des Schiffsvolks gewünscht, wogegen dieselben natürlich bei dem Kapitain nicht zutreffen und deshalb die obigen Bestimmungen sub 1 und 2 für ihn nicht bestimmt sind und selbst die sub 3 füglich wegbleiben könnte.

Uebrigens liegt es nahe genug, wie leicht die engere Vorschrift des Entwurfes durch den Streit über die Frage, ob das Schiff segelfertig sei oder nicht, bis zu dessen Entscheidung der Schiffsmann in Haft bleiben muß, illusorisch werden könne.

CLXXX. Sitzung.

Hamburg, am 3. Mai 1858.

Heute wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule an die Stelle des noch fortwährend durch Krankheit an seinem Eintreffen verhinderten k. k. Sektionsrathes Herrn Dr. Schindler der Herr Oberlandesgerichtsrath Caesar Benoni von Clanisberg als Mitglied der Redaktionskommission erwählt und sodann in der Berathung des Entwurfes fortgefahren.

Hierbei wurde zu

Art. 395

in Konsequenz des bezüglich des Schiffsbaues zu Art. 393 gefaßten Beschlusses die Weglassung der Worte: „den Baukosten“ genehmigt und, da der Ausdruck: „zu der Ausrüstung des Schiffes“ zu eng schien, für den ersten Absatz des Artikels folgende Fassung angenommen:

„Die Mitrheder — Antheile zu den erforderlichen Auslagen der „Rhederei, insbesondere zu den Kosten der Reparatur und der „Ausrüstung des Schiffes beizutragen."

Dabei wurde anerkannt, daß mit „Ausrüstung" des Schiffes dasselbe gemeint sei, was auch mit „Ausrhedung" bezeichnet werde.

Dem Antrage, im Gesetze ausdrücklich zu entscheiden, ob es statthaft sei, im Rhedereivertrage zu bestimmen, daß ein Mitrheder zwar am Vortheil, aber nicht am Schaden Theil haben solle, wurde keine Folge gegeben, und zwar hauptsächlich wegen der Erwägungen, die zur Streichung des Absatzes 1 von Art. 111 des preuß. Entwurfes Veranlassung gegeben haben.

Absatz 2 des Art. 395 wurde ohne Beanstandung angenommen. Zum

Art. 396

erklärte zunächst ein Herr Abgeordneter, daß er für die schließliche Feststellung dieses Artikels die Entscheidung der Frage für maßgebend halte, ob überall Verbodmungen ausgehender Schiffe zugelassen werden sollten. Solche Verbodmungen seien nicht überall gebräuchlich und zulässig und schienen auch für den Kredit sehr gefährlich zu sein, mindestens dann, wenn die Rhederei für Schiffsschulden nur mit dem Schiffe hafte. Er behalte sich deshalb vor, nach Gestalt der Dinge später, wenn über diese Frage entschieden sein werde, auf Art. 396 zurückzukommen.

Hierauf wurde zur Erläuterung und Begründung des Entwurfes angeführt: der Artikel wolle für einige exceptionelle Fälle Vorsehung treffen, für die Fälle nämlich, in denen eine Reise beschlossen sei, und die Beiträge der Mitrheder ausgeschrieben, aber von dem einen oder dem anderen Mitrheder nicht bezahlt würden. In einem solchen Falle, wo das Schiff schleunig ausgerüstet werden müsse, besonders wenn es vielleicht schon befrachtet sei, und die Rhederei wegen desselben gegen Dritte verpflichtet und durch die verzögerte Zahlung eines Mitrhebers für alle anderen Betheiligten der größte Schade entstehen könnte, müsse die Gesetzgebung ein Mittel bieten, um die Ausrüstung des Schiffes zu ermöglichen, ohne daß zuvor der säumige Mitrheder vor dem ordentlichen Gerichte im gewöhnlichen Verfahren belangt und ein Prozeß gegen ihn durchgeführt zu werden brauchte. Daß der Artikel nur für solche Ausnahmsfälle Vorsehung treffen wolle, gehe schon aus der Art hervor, wie er Hülfe biete, denn eine Verbodmung sei ohne eine unmittelbar bevorstehende Reise nicht denkbar. Den Satz, wie ihn der Entwurf aufstelle, hätten zwar andere Gesetzgebungen nicht; in manchen Gesetzgebungen sei aber eine Befugniß, wie sie der Entwurf den Mitrhedern einräumen wolle, dem Kapitain zugestanden,

wenn er im Begriffe stehe, mit dem Schiffe die Reise anzutreten, und die Praxis habe dann, dem Bedürfnisse nachgebend, die betreffenden Bestimmungen so ausgelegt, daß sich derselben auch der Mitrheder bedienen könne.

Von Seiten derjenigen Mitglieder, welche sich in diesem Sinne aussprachen, wurde jedoch zugegeben, daß die Fassung des Artikels seiner Absicht nicht vollkommen entspreche und einer Einschränkung bedürfe; namentlich wurde hervorgehoben, daß bei den wegen Errichtung der Rhederei übernommenen Einzahlungen nicht jenes Gepräge der Eile vorliege, welches eine außerordentliche Maßregel rechtfertigen würde, und daß deshalb die Worte: „bei Errichtung der Rhederei von ihm übernommenen oder später" um so mehr wegzufallen hätten, da der Artikel insoferne eine Neuerung enthalte, als er den Mitrhedern und nicht blos dem Schiffer das Recht der Verbodmung einräume und da dieses Recht doch ohne Zweifel einen großen Eingriff in die Eigenthumsrechte des säumigen Mitrheders enthalte. Auch in Art. 322 des code de comm., und Art. 249 des sardinischen Gesetzbuches sei das korrespondirende Recht des Schiffers auf den Fall der Ausrüstung des Schiffes zu einer unmittelbar bevorstehenden Reise beschränkt. Von einer anderen Seite hielt man auch noch einige nähere Vorschriften über das vor dem Handelsgerichte einzuschlagende Verfahren, so namentlich die Vorschrift für empfehlenswerth, daß die Mitrheder dem Handelsgerichte über das Vorhandensein der nöthigen Voraussetzungen genügende Bescheinigung vorlegen müßten.

Mehrere Mitglieder fanden erhebliche Bedenken bei der Vorschrift, daß das Handelsgericht mit der Prüfung sich befassen solle, ob den Mitrhedern das Recht, den Part des säumigen Rheders zu verbodmen, in einem konkreten Falle zustehe oder nicht. Eine Einmischung des Handelsgerichts werde keinen Vortheil bringen, wohl aber große Nachtheile im Gefolge haben. Man werde gewiß nicht so weit gehen wollen, daß man mit der Ordonnanz des Handelsgerichtes, welche ohne Gehör des Gegentheils die Verbodmung erlaube, die Frage, ob die Mitrheder wirklich die gesetzlichen Voraussetzungen für sich hätten und in ihrem Rechte wären, ob sonach die Verbodmung Gültigkeit habe, rechtskräftig für entschieden halte. Wenn man aber dies nicht thun könne, sondern hinterher noch ein ordentliches Verfahren zulassen wolle, in Folge dessen möglicher Weise die bereits vollzogene Verbodmung für erschlichen und unwirksam erklärt würde, so nütze die Einmischung des Handelsgerichtes nichts, denn sie gebe keine Sicherheit, sondern schade nur, da sie den Wahn erzeuge, daß durch dieselbe volle Sicherheit geboten sei, wodurch Unkundige zum Kreditgeben auf Bodmereibriefe verleitet werden könnten. Abgesehen hiervon, so lasse sich

kaum erwarten, daß jemals ein Handelsgericht ohne vollständiges rechtliches Gehör des säumigen Rheders die große Verantwortlichkeit auf sich nehmen werde, die Verbodmung des Antheils des Letzteren zu gestatten. Man möge deshalb den Artikel lieber dahin fassen, daß den Mitrhedern gestattet werde, den Part des säumigen Rheders auf ihre Verantwortlichkeit und Gefahr hin zu verbodmen, wenn sie die Meinung hätten, daß die gesetzlichen Vorbedingungen vorhanden seien. Es lasse sich nicht absehen, weshalb die Ausübung eines Rechtes, das man einem Interessenten im Gesetze einräumen zu müssen glaube, noch davon abhängig gemacht werden solle, daß ihn das Gericht in jedem einzelnen Falle speziell zum Gebrauche eines solchen Rechtes autorisire. Der Antrag, in der oben angedeuteten Weise zu verfahren, entspreche auch der Auffassung, die an verschiedenen ähnlichen Stellen der drei ersten Bücher des preuß. Entwurfes von der Versammlung adoptirt worden sei. Selbst die Rücksicht, daß eine Verbodmung kaum auszuführen sein werde, wenn das Gericht nicht zuvor von der Sache Kognition nehmen würde, entscheide nicht gegen den so eben gestellten Antrag, da möglicher Weise das Vertrauen des Bodmereigebers zu der Rechtlichkeit der Mitrheder denselben zur Eingehung des Geschäftes veranlassen könne.

Für den Fall, daß dem Antrage auf Beseitigung der das Handelsgericht betreffenden Bestimmungen des Artikels nicht stattgegeben würde, ward mehrfach die Streichung des ganzen Artikels befürwortet und hierfür angeführt, derselbe habe ohnehin einen sehr geringen praktischen Werth. Wenn man auch annehmen wollte, daß nicht schon die Rücksicht darauf, daß der Bodmereibrief nachmals als unwirksam erklärt werden könnte, den Kapitalisten abschrecken würde, Geld auf Bodmerei zu geben, so werde dies voraussichtlich die Erwägung bewirken, daß die Realisirung des Bodmereibriefes wegen eines Partes im Auslande kaum möglich sei. Es sei nicht abzusehen, wer im Auslande einen solchen einzelnen Part kaufen solle, namentlich so lange der Satz gelte, daß nur Nationale Eigenthümer eines Schiffes sein dürften. Ueberdies begünstige der Artikel die Rhederei auf Kosten des öffentlichen Kredites. Das Schiff hafte nach Seerecht für die wegen desselben kontrahirten Schulden und sei in vielen Fällen dasjenige, was dem Schiffer den nöthigen Kredit im Auslande verschaffe. Deshalb sollten eigentlich die Rheder die Verpflichtung haben, den freien vollen Werth des Schiffes in See zu setzen. Der Art. 396 enthalte aber ein Mittel, um ein Schiff mit abgemindertem Werthe in See zu setzen. Denn um so viel, als die Bodmerei des einzelnen Partes betrage, sei im Grunde das Schiff weniger werth.

Gegen diese Anträge wurde von verschiedenen Seiten angekämpft und insbesondere vorgebracht: Wenn man die im Entwurfe vorgeschlagene Kognition des Handelsgerichtes beseitige, so komme dies einer Streichung des Artikels gleich, denn ohne diese Kognition werde es Niemand wagen, Geld auf einen Schiffspart herzuleihen, welchen andere Personen als der Eigenthümer ohne dessen Einwilligung verbodmen wollten. Um die Verbodmung zu ermöglichen, bedürfe es der Autorisation durch das Gericht, welche, wenn auch ungeachtet derselben der Bodmereigeber noch einige Gefahr laufen sollte, doch nicht ohne Werth sei, indem sie jedenfalls eine Bürgschaft dafür biete, daß nicht ohne die nöthige Vorsicht und ohne Prüfung der Verhältnisse durch die Mitrheder vorgegangen werde. Gegen die Beibehaltung des Entwurfes könne um so weniger ein gegründetes Bedenken erhoben werden, nachdem die Versammlung im nunmehrigen vierten Buche des Handelsgesetzbuches bezüglich der Realisirung von Pfändern ein ähnliches Verfahren vor dem Handelsgerichte genehmigt habe. Auch die Befürchtung, daß kein Handelsgericht die Verbodmung gestatten werde, sei nicht begründet, denn eine solche Erlaubniß sei nicht präjudizirlicher als eine Arrestlegung, welche ja auch ohne kontradiktorisches Verfahren auf blose Bescheinigung hin zugelassen werde; übrigens werde die erwähnte Besorgniß durch die Erfahrung anderer Länder, in denen ähnliche Einrichtungen seit lange beständen, widerlegt. Wenn man es aber nicht für möglich halte, daß in den im Artikel vorausgesetzten Fällen Jemand sich herbeilassen werde, einen Bodmereibrief zu nehmen, weil einzelne Parten im Auslande nicht zu realisiren sein würden, so müsse hiergegen eingewendet werden, daß gleichwohl schon jetzt an vielen Orten Verbodmungen einzelner Parten sehr häufig vorkämen; in dieser Richtung sei es gleichviel, ob ein Dritter oder der Eigenthümer den Part verbodme, und jedenfalls sei es kein prinzipielles Bedenken gegen den Artikel, daß das Vorhaben der Verbodmung auf Schwierigkeiten stoßen könne, denn durch solche Schwierigkeiten werde kein Dritter beschädiget. Wenn es den Mitrhedern nicht gelinge, den Part des säumigen Rheders zu verbodmen, so leide der Artikel eben keine Anwendung. Indessen könne gerade die Erwägung, daß ein Part im Auslande nur schwer und jedenfalls nur gegen geringe Summen zu realisiren sein werde, daß hierin also ein mächtiger Impuls für den Eigner liegen müsse, den Bodmereibrief auszulösen, damit sein Part nicht weit unter dem Werth losgeschlagen werde, ein Grund sein, auf das Schiff Kredit zu geben.

Die Bemerkung, daß die Einmischung des Handelsgerichtes nicht von Nutzen sei, weil man seinen Ordonnanzen doch keine Rechtskraft beilegen

könne, gab Anlaß zu einer Erörterung der Frage, welche Bedeutung diesen Ordonnanzen zu geben sei. Einige Mitglieder hielten dafür, die Verfügung des Handelsgerichtes, daß die Mitrheder den Part des säumigen Rheders verbodmen dürften, könne weder zu Gunsten der Mitrheder noch zu Gunsten des Bodmereigebers die Frage endgültig zur Entscheidung bringen, ob die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Artikels vorhanden seien; es sei also immerhin möglich, daß eine vom Handelsgerichte zugelassene Verbodmung nachträglich wieder als unwirksam erkannt würde. Eben deshalb wurde, wie schon bemerkt, die Anordnung einer solchen Einmischung von mehreren Mitgliedern für bedenklich gehalten; von anderen Seiten wurde geltend gemacht, daß selbst bei dieser Auffassung die Thätigkeit des Handelsgerichtes von Vortheil sei, weil sie gegen Uebereilung in Anwendung des Artikels eine wirksame Kontrole biete.

Andere Mitglieder waren aber der Meinung, die Entscheidung des Handelsgerichtes stelle jedenfalls gegenüber dem Bodmereigeber fest, daß die Rheder den Part ihres Mitrheders zu verbodmen befugt seien, so daß die Verbodmung niemals wieder für ungültig erklärt zu werden vermöge; dagegen könne von einer Rechtskraft der handelsgerichtlichen Anordnung gegenüber den verbodmenden Mitrhedern nicht mit Grund gesprochen werden, diesen gegenüber blieben vielmehr die Ansprüche des beschädigten Mitrheders gewahrt. Ein Mitglied hielt dafür, daß dieselbe Auffassung dem Art. 290 des Handelsgesetzbuches zum Grunde liege, indem durch diesen dem dritten Erwerber eines Pfandes gegenüber die Rechtmäßigkeit der Pfandveräußerung endgültig festgesetzt werde; es sei deshalb angemessen, die Fassung des Art. 396 nach dem Vorbilde des Art. 290 einzurichten. Auch diese Meinung fand jedoch mehrfachen Widerspruch.

Auf die entsprechende Anregung wurde anerkannt, daß es dann, wenn schon im Rhedereivertrage den Rhedern das Recht eingeräumt sei, in dem im Art. 396 unterstellten Falle den Part des säumigen Mitrheders zu verbodmen, einer Angehung des Handelsgerichtes nicht bedürfe, sondern ohne solche die Verbodmung bewerkstelliget werden möge.

Ferner wurde hervorgehoben, mit dem Art. 396 solle nur das Recht festgesetzt werden, den Beitrag des säumigen Rheders durch Verbodmung aufzubringen; ein Recht, diese Beiträge mit der Wirkung persönlicher Verpflichtung des Mitrheders zu beschaffen, durch Darlehen ꝛc., solle hiermit nicht eingeräumt werden, es könne deshalb auch nicht heißen: „— — — anderweit erhoben oder sein Antheil dafür verbodmet wird.“ Durch diese Bestimmung des Artikels solle aber keineswegs jede Art einer anderweitigen Aufbringung der fraglichen Beiträge abgeschnitten und für

unstatthaft erklärt werden. Es stehe vielmehr nichts im Wege, daß die Mitrheder dieselben vorschießen dürften oder, soferne die Sachlage zu einer negotiorum gestio sich eigne, und dies nach allgemeinen Rechtssätzen statthaft sei, im Wege von Darlehen auf den eignen Namen des Vorschießenden, vorbehaltlich ihres Regresses gegen die Säumigen, die erforderlichen Geldmittel aufbrächten.

Endlich wurde darauf verwiesen, daß auch hier, wie in den ersten Büchern des Handelsgesetzbuches, in Ermangelung eines eigentlichen Handelsgerichtes der ordentliche Richter des Ortes an dessen Stelle zu treten habe.

Um den im Laufe der Diskussion geltend gemachten Erwägungen, soweit dieselben begründet schienen, entgegenzukommen, wurde schließlich folgende Fassung für den Artikel beantragt:

„Wenn der Mitrheder den zur Ausrüstung oder letzten Abfertigung „des Schiffes zur beschlossenen Reise schuldigen Beitrag nicht leistet, „so kann das Gericht, auf Antrag der übrigen Rheder selbst ohne „Gehör des Säumigen auf Vorlage der erforderlichen Bescheini„gungsmittel verordnen, daß die Beiträge des Säumigen durch „Verbodmung aufgebracht werden."

Bei der Abstimmung wurde diesem Antrage auch vorbehaltlich einer nochmaligen Revision der Fassung mit 6 gegen 5 Stimmen stattgegeben, nachdem zuvor der Antrag, von der Einmischung des Handelsgerichtes abzusehen, mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt worden war. Der Antrag auf Streichung des Artikels wurde mit 9 gegen 2 Stimmen verworfen und einem Antrage, im Gesetze ausdrücklich zu entscheiden, welche rechtliche Wirkung dem Ausspruche des Handelsgerichtes zukomme, keine Folge gegeben.

Ein Herr Abgeordneter beantragte hierauf folgende Bestimmung als einen Zusatzartikel an der entsprechenden Stelle des Gesetzes einzuschalten:

„Wenn die übrigen Rheder zusammen, oder einzelne derselben, den „Beitrag des Säumigen vorschießen, so dürfen sie auf solche Vor„schüsse Zinsen berechnen und den Antheil des Säumigen auf dessen „Kosten versichern lassen. Auch gelten die Ansprüche der Rhederei „dem Zahlenden cedirt."

Dieser Antrag beruhte in der Hauptsache auf der Erwägung, daß es in den vom Art. 396 vorausgesetzten Fällen selten gelingen werde, eine Bodmerei zu erlangen; das gewöhnliche Mittel, die Ausrüstung des Schiffes rechtzeitig zu bewirken, bestehe darin, daß der Korrespondentrheder die Beiträge des säumigen Mitrhebers vorschieße, und den Part desselben,

soweit seine Deckung dies erfordere, assekurire. Um dem Vorschießenden den nöthigen Schutz zu sichern, wenn er in dieser Weise die Zwecke der Rhederei zu fördern bereit sei, genüge es auszusprechen, daß er vom Vorschusse Zinsen zu berechnen und den Antheil des Säumigen zu assekuriren, beziehungsweise den Ersatz der auf die Assekuranz erwachsenden Auslagen zu fordern Macht habe. Bei erhobener Beanstandung ließ jedoch der Herr Antragsteller den Schlußsatz seines Antrages fallen, im Uebrigen wurde vorbehaltlich der Redaktion der beantragte Zusatzartikel mit 8 gegen 3 Stimmen angenommen. Zu

Art. 397

wurde von verschiedenen Seiten die Streichung beantragt, und hierfür geltend gemacht: mit Recht finde schon die Ausdrucksweise des Artikels Beanstandung, weil man mit Abandon nur ein Aufgeben aller Rechte und ein Erlöschen aller Pflichten zu bezeichnen pflege, die ein Rheder bezüglich seines Schiffes habe, während bei der hier zugelassenen Art von Abandon ohne Zweifel eine Fortdauer der bereits begründeten persönlichen Verpflichtungen des abandonnirenden Mitrheders als möglich gedacht sei; dadurch könnten aber möglicher Weise sehr bedenkliche Verwirrungen entstehen, da in der Lehre von den Assekuranzen der Ausdruck „Abandon" ohne Zweifel nur in dem ersterwähnten Sinne vorkomme. Aber auch abgesehen von diesem, mehr die Fassung des Artikels betreffenden, Bedenken, so scheine auch materiell sein Inhalt nicht gerechtfertigt zu sein. Es sei kein zureichendes Bedürfniß vorhanden, dem Mitrheder das im Art. 397 statuirte Recht einzuräumen, und zudem enthalte dasselbe eine bedenkliche Belästigung der Majorität. Ein Bedürfniß könne nicht nachgewiesen werden, denn eine Befreiung des abandonnirenden Mitrheders von bereits begründeten Verbindlichkeiten, die durch Verpfändung, Verbodmung des Schiffes, oder durch unversicherte Unglücksfälle veranlaßt worden, könne und wolle der Entwurf nicht möglich machen, da die Rhederei sich wesentlich von der Aktiengesellschaft gerade dadurch unterscheide, daß auch eine persönliche Verhaftung des Rhеders über seinen Antheil hinaus bestehe, für die Befreiung von künftigen Verbindlichkeiten aber genüge das Recht der Veräußerung des Antheils durch Verkauf. Die Belästigung der Majorität liege darin, daß ihr nicht etwa blos ein Accrescenzrecht, sondern eine bisher ganz ungewöhnliche Accrescenzpflicht aufgebürdet werden solle. Der Mitrheder, der zufällig frühere Kunde von einem Unglücke und davon, daß neue Einzahlungen nothwendig werden würden, Kenntniß erhalte, könne den anderen durch Abandon außerordentlich beschweren. Auch andere Gesetzgebungen hätten keine dem entsprechende Bestimmung, mit Ausnahme

des holländischen Rechtes, wo sie wahrscheinlich durch particuläre Verhältnisse veranlaßt sei. Die Vorschrift des Artikels sei endlich auch unpraktisch in allen denjenigen Gebieten, in welchen die Schiffe in eine gewisse Zahl von Parten von Gesetzeswegen getheilt seien. Wenn z. B. von 24 Parten einer abandonnirt werde, so sei es ganz undurchführbar, jedem der übrigen Parten ein Dreiundzwanzigstel dieses einen Partes zuzuweisen.

Gegen diesen Antrag auf Streichung hob man jedoch von anderen Seiten hervor: vor Allem verstehe es sich von selbst und könne nöthigenfalls durch die Fassung noch deutlicher hervorgehoben werden, daß der Artikel nicht im Mindesten ein Mittel biete, um von den bereits begründeten Verbindlichkeiten sich frei zu machen. Der Artikel solle nur dagegen einen Schutz bieten, daß derjenige, der einmal in eine Rhederei sich eingelassen habe, von der Sache gar nicht loskommen und immer wieder zu neuen Einzahlungen gezwungen werden könne, auch wenn alle Umstände seiner Ueberzeugung nach einen schlechten Erfolg erwarten ließen. Ein solches Schutzmittel sei um so unentbehrlicher, weil die Rhederei mit der Aktiengesellschaft zwar nicht wegen der Grenzen der Haftung einzelner Mitglieder, wohl aber insoferne Aehnlichkeit habe, als die Verbindung vom Einzelnen nicht aufkündbar sei, und weil auch bei der Aktiengesellschaft ein Schutz dieser Art geboten werde, indem jeder Theilnehmer höchstens das Eingeschossene, aber nicht weitere, unberechenbare Zuschüsse verlieren könne. Wenn man dem Einzelnen kein Mittel lasse, loszukommen, so würde dies eine zu große Beschränkung enthalten; man dürfe Niemand zwingen, daß er ins Endlose an gewisse Rechte gebunden sei. Der Verkauf des Antheiles biete keineswegs ein ausreichendes Mittel, denn unter den Verhältnissen, auf welche der Artikel anwendbar sei, werde ein Verkauf kaum möglich sein. Wenn die Sache einmal so liege, daß der bisherige Eigenthümer eines Parts denselben lieber unentgeltlich aufgeben, als denselben unter der Aussicht auf neue Einzahlungen behalten wolle, so werde noch viel weniger ein Dritter für einen solchen Part einen Kaufpreis zahlen wollen. Wenn man aber den Verkauf eines Antheils nachgebe, also eine Veräußerung gegen Entgelt zulasse, weshalb solle eine Dereliktion unstatthaft sein? Die wegen der Vertheilung eines aufgegebenen Antheils erhobenen Bedenken seien nicht von entscheidendem Einflusse, denn solche Vertheilungen seien einmal überhaupt unvermeidlich, wie z. B. dann, wenn im Erbgange ein einzelner Part auf eine Mehrheit von Berechtigten übergehe; äußerstenfalls würde ein wirksames Mittel zur Vermeidung aller Inkonvenienzen darin liegen, daß man einen abandonnirten Part nach wie vor als Ganzes und als der Gesammtheit der

übrigbleibenden Rheder zustehend ansehe, ähnlich wie dies mit den Kuxen beim Bergbau der Fall sei. Das Mindeste, was man der Minorität zugeben müsse, sei das Recht der Dereliktion; das holländische Recht gestatte sogar das Begehren, daß die Mehrheit den Antheil der Minderheit gegen Entschädigung übernehme. Wenn man endlich behaupte, daß die Majorität zu sehr durch die Accrescenzpflicht beschwert werde, so scheine es einerseits billig zu sein, daß sie die Folgen ihres Beschlusses, den sie noch dazu immer wieder ändern könne, auch selbst trage, sodann falle ihr aber auch der Antheil der Minderheit ohne Entgelt zu, der jedenfalls als Antheil an altem Material einigen Werth habe.

Ein Mitglied hielt dafür, daß der abandonnirende Mitrheder, um von seiner Verbindlichkeit zu ferneren Einzahlungen frei zu werden, nicht blos sein dingliches Recht am Schiffe, sondern überhaupt alle damit zusammenhängenden, also auch die aus dem Rhedereibetrieb herrührenden persönlichen Berechtigungen aufgeben müsse, und beantragte deshalb, statt: „seinen Antheil am Schiffe nebst den Frachtgeldern der angetretenen Reise" zu setzen: „seinen Schiffspart."

Diesem Antrage wurde indessen mit der Erwägung begegnet, daß unzweifelhaft die bereits begründeten persönlichen Verbindlichkeiten durch das Aufgeben des Antheils am Schiffe nicht gelöst werden könnten, und daß es dem gegenüber unbillig sein würde, das Aufgeben der bereits begründeten persönlichen Berechtigungen zu verlangen.

Von einer anderen Seite wurde vorgeschlagen, das Recht, den Antheil am Schiffe aufzugeben, an die Voraussetzung zu knüpfen, daß die Erklärung hierüber innerhalb drei Tagen von Kundgebung des auf weitere Einzahlungen gerichteten Beschlusses abgegeben werde, um chikaneuse Benutzungen dieses Rechtes abzuhalten.

Schließlich wurde diesem Antrage auch mit 9 gegen 2 Stimmen stattgegeben und mit dieser Modifikation der Art. 397 vorbehaltlich nochmaliger Prüfung der Redaktion angenommen. Der Antrag, zu setzen: „seinen Schiffspart", wurde mit 9 gegen 2 Stimmen und mit demselben Stimmenverhältniß die Streichung des Artikels abgelehnt.

CLXXXI. Sitzung.

Hamburg, am 5. Mai 1858.

Heute wurde unter Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule, auf den Antrag mehrerer Herren Abgeordneten, auf den

Art. 397

zurückgegangen und zu demselben bemerkt: Wenn man auch davon absehen wolle, ob überhaupt eine Bestimmung des Inhaltes wünschenswerth sei, wie sie der Artikel enthalte, so scheine jedenfalls eine Beschränkung desselben unvermeidlich zu sein. Nach seiner jetzigen Fassung könne der Artikel möglicher Weise so verstanden werden, als solle er auch von denjenigen Einzahlungen gelten, welche während der Reise eines Schiffes nothwendig würden, z. B. wegen der in einem Nothhafen sich ergebenden Reparaturkosten. Daß eine solche Auslegung durch die Fassung des Artikels nicht ausgeschlossen sein solle, werde man möglicher Weise auch aus der in der vorigen Sitzung stattgehabten Bezugnahme auf die Bestimmungen des holländischen Rechtes folgern, welches gerade für den Fall von einem ähnlichen Rechte der Rheder handle, daß für ein im Nothhafen sich befindendes Schiff neue Beiträge verlangt würden. Diese Auslegung könne aber unmöglich gesetzlich sanktionirt werden, da sie der Schifffahrt zum größten Nachtheile gereichen müsse. Wenn man einem Mitrheder gestatte, unter Anwendung des Art. 397 aus der Rhederei auszutreten, und die ihn treffenden Lasten auf die übrig bleibenden Rheder zu wälzen, sobald dem auf der Reise befindlichen Schiffe ein Unfall zugestoßen und neue Beiträge zur Vollendung der Reise erforderlich seien, so werde es nicht leicht mehr Jemand wagen, in eine Rhederei einzutreten, da er im Voraus nicht entfernt bemessen könne, ein wie großes Kapital er zu wagen habe. Die Anwendung des Artikels auf Fälle, in denen ein Schiff im Nothhafen sich befinde, sei schon deshalb nicht angemessen, weil die Rheder von ihrem Wohnorte aus kein sicheres Urtheil sich bilden könnten über den Werth, den das beschädigte Schiff noch habe, und darüber, ob mit Erfolg eine Reparatur desselben vorgenommen werden könne und ob der Aufwand dafür nicht unverhältnißmäßig groß sei. Man dürfe nicht mehr zugeben, als daß nur nach der Rückkehr des Schiffes in den Heimathshafen und

zu einer Zeit, in welcher die Verbindlichkeiten wegen der vollendeten Reise bereits erfüllt seien, das zwischen den Mitrhedern bestehende Kontraktsverhältniß einseitig geändert werden könne. Man müsse verhüten, daß durch einseitigen Austritt von Mitrhedern die Verbleibenden, vielleicht nur ein einziger, mit einer unberechenbaren Last beschwert werde. Demgemäß wurde folgende Fassung für den Art. 397 beantragt:

„Wenn das Schiff seine Reise vollbracht hat, nach dem Heimaths„hafen zurückgekehrt ist und die in Bezug auf dieses Schiff ent„standenen Verbindlichkeiten erfüllt sind, mögen Mitrheder von der „Pflicht, zu neuen Reparaturen oder Unternehmungen Einschüsse zu „leisten, sich durch Verzicht auf ihre Antheile am Schiffe befreien „dürfen."

„Solcher Antheil, welcher abgestanden worden, fällt den übrigen „Rhedern 2c."

Die Debatte über diesen Antrag führte zunächst zu einer Erörterung der Frage, ob überhaupt der Art. 397 nach seiner jetzigen Fassung auf die Fälle anwendbar sei, in welchen zur Reparatur eines im Nothhafen befindlichen Schiffes Einzahlungen verlangt würden.

Von verschiedenen Seiten wurde die Meinung vertreten, daß schon nach der jetzigen Fassung Fälle dieser Art von der Unterordnung unter Art. 397 ausgeschlossen seien, nachdem in der vorigen Sitzung entschieden hervorgehoben sei, daß eine Befreiung des Mitrheders von bereits begründeten Verbindlichkeiten, gleichviel ob es sich um Verbindlichkeiten der Rhederei gegen Dritte oder der Rheder unter einander handle, durch Aufgeben des Schiffsantheils nicht bewirkt werden und folgeweise der Artikel nur von neuen, nicht schon früher beschlossenen Einzahlungen gelten solle. Die einmal beschlossene Reise bilde ein zusammengehöriges Ganzes; wenn Unfälle auf einer solchen vorkämen und das Schiff zwängen, einen Nothhafen anzulaufen, um dort reparirt zu werden, so könnten diese aus einer und derselben Reise nicht zwei verschiedene Dinge machen, von denen jedes besondere Rechte und Verbindlichkeiten mit sich bringe; solche Unfälle gehörten vielmehr zu dem Risiko, das die Rheder mit der Zustimmung zur Reise überhaupt bereits übernommen gehabt hätten. Denn wenn eine Fahrt beschlossen werde, so geschehe dies schon mit dem Gedanken, daß möglicher Weise Unfälle eintreten würden, welche den gehofften Gewinn mindern oder statt Gewinnes Verlust zur Folge haben könnten. Die Einzahlungen, die zur Vollendung dieser Reise nothwendig seien und die den Verlust begründeten, erschienen ohne Zweifel als bereits begründete Verbindlichkeiten jedes Mitrheders, keiner könne sich derselben zum Nachtheile

des anderen entschlagen, und dadurch dem Letzteren das mitbeschlossene Unternehmen mit seinem ganzen Risiko aufbürden, wenn Schaden statt Gewinnes bevorstehe. Bei einer richtigen Auslegung werde also schon mit der jetzigen Redaktion des Artikels nichts Anderes gesagt, als die Herren Antragsteller wollten.

Die zuletzt dargelegte Auffassung wurde auch aus mehreren in der Natur der Sache gelegenen Gründen als die richtige bezeichnet, und in dieser Beziehung insbesondere angeführt, wenn ein Schiff im Nothhafen liege und der Reparatur bedürfe, werde in der Regel der Schiffer auf eigene Verantwortlichkeit hin, etwa nach vorherigem Benehmen mit seinem Korrespondenten oder einem Konsul ꝛc., mit der Reparatur beginnen lassen und sohin den Rhedern gar keine Gelegenheit geben, vom Art. 397 Gebrauch zu machen. Sodann werde seine Anwendung auf ein auf der Reise begriffenes Schiff auch deshalb in den seltensten Fällen möglich sein, weil die Rhederei meistens Dritten gegenüber die Verpflichtung habe, die ganze Reise zu vollenden und die auf dem Schiffe verladenen Waaren an das Ziel derselben zu bringen. Von solchen Verbindlichkeiten könne sich als von bereits begründeten kein Mitrheder einseitig ohne die größte Gefährdung der Ladungsinteressenten lossagen, und gleichwohl lasse sich nicht absehen, wie der Antheil an den Rechten des Schiffes von dem Antheile an dergleichen Verpflichtungen trennbar sein sollte. Aehnlich verhalte es sich in dem Falle, wenn das Schiff mit einer der Rhederei zustehenden Waare beladen sei und mit dieser einen Unfall zur See erleide. Wenn z. B. eine Rhederei ihr Schiff ausgesandt habe, um, beim Mangel einer anderen Gelegenheit zur Verwendung desselben, in einem fremden Lande eine Ladung einer gewissen Waare zu kaufen, und an einen anderen Ort zu bringen, damit dieselbe dort mit Gewinn verkauft werde, so sei es nicht erklärlich, wie in einem solchen Falle ein Aufgeben des Antheils am Schiffe ohne gleichzeitiges Aufgeben des Antheils an der Ladung möglich sei, wie eine Trennung der auf das Schiff und der auf die Ladung bezüglichen Rechte und Verbindlichkeiten ausgeführt werden solle.

Andere Mitglieder sprachen sich dem entgegen für die Ansicht aus, daß allerdings auch auf die so eben erörterten Fälle der Art. 397 Anwendung leide und hoben hervor, das holländische Recht kenne das Recht, von welchem der Artikel spreche, gerade nur in dem Falle, wenn das Schiff im Nothhafen sich befinde, und gehe, wie bereits bemerkt, sogar noch weiter, indem es die Majorität zwinge, den abtretenden Mitrhedern für ihre Antheile Entschädigung zu zahlen. Gerade in dem ebenerwähnten Falle habe das fragliche Recht Werth und Bedeutung und auch die in der vorigen

Sitzung gemachten Bemerkungen über die Nichtanwendbarkeit des Artikels auf bestehende Verpflichtungen ständen nicht entgegen. Denn die früher beschlossene Reise werde durch Unfälle, welche das Anlaufen eines Nothhafens, bedeutende Reparaturen u. dgl. nothwendig machten, zu einem ganz neuen Unternehmen, zu einem anderen, als das verabredete war, und dazu, sich einem solchen Unternehmen zu unterziehen, solle man den Mitrheder nicht zwingen. Es führe ohne Zweifel zu weit, wenn man darauf bestehen wollte, daß die verabredete Reise ausgeführt worden sein müsse, ehe von einem neuen Unternehmen die Rede sei, gleichviel welche Zwischenfälle und wann sie sich zutragen möchten; man solle nur an den Fall denken, daß ein Schiff in Ballast ausgehe, um auswärts Fracht zu suchen und daß bald nach dem Beginn der Fahrt die Unfälle eintreten und das Schiff zwingen würden, einen benachbarten Hafen aufzusuchen. In einem solchen Falle und ebenso dann, wenn die Beschädigung des Schiffes so groß sei, daß es für seeuntüchtig erklärt und somit seiner Verpflichtungen gegen Dritte entlediget werden könne, sei der Beschluß, das Schiff zu repariren und wieder in See zu setzen, jedenfalls auf ein neues Unternehmen gerichtet. Dem wurde noch beigefügt, es verstehe sich von selbst, daß, wenn der Schiffer handle, ohne die Rheder zu fragen, der Art. 397 keine Anwendung leide; der Kapitain werde aber nicht überall ohne Anfrage einschreiten, es könne vielmehr der Nothhafen dem Aufenthaltsorte der Rheder so nahe sein, daß der Schiffer deren Beschluß einholen könne, bevor er etwas Entscheidendes unternehme. Der Fall endlich, auf den gleichfalls Bezug genommen worden, wenn nämlich das Schiff in Ladung für die Rhederei gehe, könne kaum Bedenken erregen, denn allerdings ließen sich die Rechte an das Schiff von denen an die Ladung nicht trennen; in einem solchen Falle werde aber auch voraussichtlich kein Mitrheder seinen Antheil aufgeben wollen. Schwierigkeiten endlich in Betreff eines richtigen Urtheils über den Werth des Schiffes und die Ersprießlichkeit einer Reparatur sowie wegen Auseinandersetzung der bereits begründeten von den künftigen Verbindlichkeiten, würden zwar allerdings hin und wieder vorkommen, böten aber keinen Entscheidungsgrund gegen den beantragten Satz selbst, sondern würden nur seine Anwendung in einzelnen Fällen erschweren. Davon aber, daß die Lasten des Schiffes nur auf einige wenige Rheder gewälzt würden, könne die Rede nicht sein, da ein Beschluß der Majorität vorausgesetzt werde, welcher die Minorität zum Aufgeben ihrer Rechte an dem Schiffe veranlassen wolle.

Im Laufe der Diskussion über den neuerdings eingebrachten Antrag, nahm man auch Gelegenheit, auf den Antrag auf Streichung zurückzu-

kommen. Hierbei wurden in der Hauptsache die bereits in der vorigen Sitzung geltend gemachten Bedenken gegen den Inhalt des Artikels nochmals hervorgehoben und insbesondere noch geltend gemacht, wenn angeführt worden sei, daß da, wo man die Veräußerung eines Rechtes zulasse, auch die Dereliktion nicht verboten werden dürfe, so sei hiergegen einzuwenden, daß bei der Rhederei nicht ausschließlich ein Eigenthumsverhältniß vorliege, sondern mit ihm ein Gesellschaftsverhältniß konkurrire, durch welches allerdings eine Abweichung von den über das Eigenthum geltenden Rechtssätzen insoferne bedingt sei, als man nicht unbedingt ein Loskommen von dem bestehenden Rechtsverhältnisse gestatten könne, weil hierin zugleich eine einseitige Auflösung der Gesellschaft liegen würde. Man möge sich an dem Verkaufsrechte genügen lassen und, falls man einwenden wollte, daß ein Verkauf oft faktisch unmöglich sei, in Erwägung ziehen, ob nicht gerade hierin ein Grund gegen die Einräumung weiter gehender Befugnisse liege. Bezüglich der Gesellschaften gelte doch wohl ziemlich allgemein der Satz, daß man sie nicht zur Unzeit kündigen dürfe. Insoferne nun in dem Rechte der Veräußerung und noch mehr in dem der Dereliktion eines Antheils, wenigstens soviel das Verhältniß des derelinquirenden Mitrheders zu den übrigen Rhedern angehe, eine Auflösung der Societät liege, werde eine analoge Anwendung des erwähnten Satzes auf dieses Verhältniß gerechtfertiget sein. Die Dereliktion eines Antheils zu einer Zeit und unter Verhältnissen, unter welchen nicht einmal eine, wenn auch noch so geringe, Summe für denselben zu erlangen wäre, lasse aber vermuthen, daß sie zur Unzeit geschehen solle, und daß der Zwang zur Fortsetzung des bestehenden Verhältnisses mit den Grundprinzipien des allgemeinen Civilrechtes allerdings harmonire. Abgesehen hiervon, so habe der Art. 397 auch wenig praktischen Werth, da in der Regel auf die Fälle, für welche er berechnet sei, schon im Rhedereivertrage Rücksicht genommen sein werde. Wenn man aber einwende, daß es an vielen Seeplätzen nicht herkömmlich sei, förmliche Rhedereiverträge zu machen, so sei dies um so bedenklicher; denn wenn in der Folge das Gesetz an solchen Orten die Stelle von Rhedereibriefen zu vertreten habe, so würden sich Kundige desselben bedienen, um Unkundigere zur Eingehung von gewagten Unternehmungen zu verleiten, und, falls aus dem Geschäfte Nachtheil drohen sollte, letztere unter Anwendung des Artikels im Stiche zu lassen und ihnen das ganze Risiko aufzubürden.

Von der Mehrzahl derjenigen Mitglieder, die sich für den Eingangs erwähnten Antrag aussprachen, wurde indessen nicht verkannt, daß er in der Beschränkung des Artikels zu weit gehe, indem er unter allen Um-

ständen die Rückkehr des Schiffes in den Heimathshafen und die Tilgung aller früher begründeter Verbindlichkeiten verlange. Im Hinblicke auf die in der Diskussion geltend gemachten Gründe wurde die Ansicht vertreten, daß es genüge, wenn die früher beschlossenen Unternehmungen abgewickelt seien, gesetzt auch das Schiff befände sich noch in einem anderen als dem Heimathshafen. Ein Mitglied hielt dies um so mehr für gerechtfertiget, als bisweilen die aus den Ostseehäfen auslaufenden Schiffe nach Beendigung ihrer Reisen nicht nach Hause zurückkehrten, sondern in einem holländischen Hafen ꝛc. ꝛc. unter der Obhut eines oder des anderen zuverlässigen Seemannes überwinterten, um im nächsten Jahre von da aus auf neue Unternehmungen auszugehen.

Um in dem zuletzt erwähnten Sinne, dem sich auch einer der zuerst erwähnten Herren Antragsteller anschloß, den Artikel festzusetzen, wurde von einem Mitgliede folgende Fassung vorgeschlagen:

a. „Mitrheder können sich von der Verpflichtung zu Einzahlungen für „neue Unternehmungen befreien, auch wenn sie in der Minorität „sich befinden, dadurch, daß sie ihren Antheil am Schiffe“ ꝛc. ꝛc. wie im Entwurfe.

Von einem anderen Mitgliede wurde in der Absicht, eine entsprechende Grundlage für die Abstimmung zu bieten, folgende Formulirung vorgelegt:

b. „Der Mitrheder kann in dem Falle, wenn eine neue Unternehmung „oder eine neue Reise oder neue Reparaturen nicht mit seiner Zu„stimmung beschlossen worden sind“, u. s. w. wie im Entwurfe.

„Dasselbe gilt auch in dem Falle, wenn das Schiff auf der „Reise der Reparatur bedarf“

oder

„dasselbe gilt in Bezug auf Reparaturen nur dann, wenn das „Schiff seine Reise vollbracht hat.“

Bei der Abstimmung entschied sich die Versammlung mit 6 gegen 5 Stimmen für den ersten Absatz des Antrages unter b, und mit demselben Stimmenverhältniß für die zweite Alternative des zweiten Absatzes unter b, und lehnte den Antrag auf Streichung des Artikels mit 8 gegen 3 Stimmen ab.

Hierauf bemerkte ein Herr Abgeordneter, er gedenke zu beantragen, daß hinsichtlich des Rechtsverhältnisses der Mitrheder untereinander ein Artikel aufgenommen werde, ähnlich dem Art. 89 des Entwurfes aus zweiter Lesung: indem er hievon einstweilen Mittheilung mache, behalte er sich vor, später hierauf zurückzukommen.

Sodann wurde zu den

Art. 398—400

bemerkt, diese Artikel bedürften unabweislich einer Veränderung; dieselben beruhten auf denselben Grundgedanken, auf welchen im ersten Buche des preuß. Entwurfes die Lehre vom Faktor beruht habe, und seien darauf berechnet, daß diese Lehre den entsprechenden Bestimmungen des Seerechts zur Grundlage diene. Da nunmehr der Entwurf rücksichtlich der Lehre vom Faktor geändert sei, müßten auch diese Artikel eine Umarbeitung insoweit erfahren, als es sich um die Befugnisse des Korrespondentrheders handle. Für die Frage, welche Befugnisse dem Korrespondentrheder beigelegt werden könnten, scheine aber die andere präjudizirlich zu sein, ob man nach dem Vorgange des Entwurfes anordnen wolle, daß unter allen Umständen für jede Rhederei ein Korrespondentrheder bestellt werden müsse, oder nur, daß ein solcher bestellt werden könne, oder endlich, daß auf Verlangen der Majorität oder auch nur eines einzigen Mitrheders zur Wahl eines Korrespondentrheders geschritten werden müsse. Je nachdem die Bestellung des Korrespondentrheders mehr ein Ausfluß gesetzlichen Zwanges als des freien Willens der Betheiligten sei, werde man die präsumtive Vollmacht desselben enger halten oder erweitern müssen. Nach einer längeren Diskussion, in welcher vorläufig darüber debattirt wurde, welche Bestimmungen über die präsumtive Vollmacht des Korrespondentrheders angemessen sein möchten, beschloß man zunächst den Art. 398 zu erledigen und bezüglich der Vollmacht des Korrespondentrheders einer neuen Vorlage des Herrn Referenten entgegenzusehen.

Bei Erörterung der Frage, ob im Gesetze jeder Rhederei die Aufstellung eines Korrespondentrheders zur Pflicht gemacht werden solle, sprach man sich ziemlich allgemein für eine Verneinung derselben aus und hob von einer Seite namentlich hervor, ein solcher Zwang würde an einigen Orten, z. B. in Hamburg, geradezu unmöglich sein; von anderer Seite, das Institut des Korrespondentrheders sei nicht in dem Maße ausgebildet und aller Orten herkömmlich, daß ein unbedingter Befehl zur Bestellung eines solchen gerechtfertiget wäre. Am allerwenigsten sei dies dann der Fall, wenn man sich den Korrespondentrheder als einen, präsumtiv mit einem größeren Kreise von Befugnissen versehenen, Bevollmächtigten der Rhederei denke, dem sonach die Rheder eine große Machtvollkommenheit zur Verpflichtung ihres Vermögens zugestehen müßten. Von einer Seite wurde namentlich bemerkt, daß in Mecklenburg die Wirksamkeit des Korrespondentrheders mehr in den inneren Beziehungen der Rhederei hervortrete, indem er die Beschlußfassung veranlasse und leite, demgemäß den

Schiffer instruire und kontrolire, auch die Buchführung nebst der Korrespondenz in Händen habe. Die zum gewöhnlichen Betriebe gehörigen Frachtverträge würden auf den Namen des Schiffers abgeschlossen; andere Rechtsgeschäfte gehe der Korrespondentrheder nicht als Faktor der Rhederei und auf deren Namen, sondern auf eignen Namen gleich einem Kommissionär ein und berechne sich die für Letzteren übliche Provision. Vor Gericht bedürfe er zur Vertretung der Rhederei eines jedesmaligen Spezialmandats. Eine solche Organisation gebe eines Theils dem Geschäftsverkehr eine sichere Grundlage und beseitige anderen Theils die Gefahren, welche eine unmittelbare Haftung der einzelnen Rheder aus Kontraktsabschlüssen des Korrespondentrheders Dritten gegenüber im Gefolge habe. Weiterhin wurde bemerkt, bei Rhedereien, an denen nur wenige Personen betheiliget seien, enthalte die Pflicht, einen Korrespendentrheder zu bestellen, eine Last, welcher kein gleichbedeutender Vortheil entspreche. Wenn von zwei Personen jeder die Hälfte eines Schiffes habe, so lasse sich nicht absehen, warum das Recht, die Geschäfte zu leiten, in die Hand eines einzigen von diesen beiden gelegt werden müsse.

Mehrere Herren Abgeordnete sprachen sich dafür aus, zu verordnen, daß auf den Antrag der Minorität zur Wahl eines Korrespondentrheders geschritten werden müsse, da eine solche Vorschrift, die sich auch im Brasilianischen Gesetzbuche finde, jedenfalls die Rechtssicherheit im Verkehre mit der Rhederei wesentlich befördere. Aber auch gegen diese Auffassung machten sich nicht unerhebliche Bedenken geltend, die um so gewichtiger schienen, wenn der Umfang der präsumtiven Vollmacht des Korrespondentrheders nur einigermaßen weit gegriffen würde. Die Versammlung entschied sich deshalb dafür, auszusprechen, daß in Ermangelung anderweitiger Bestimmungen des Rhedereivertrages durch Beschluß der Majorität ein Korrespondentrheder bestellt werden könne.

Absatz 2 des Art. 398 wurde hierauf ohne Beanstandung angenommen und ebenso Absatz 3 dieses Artikels. Zu dem letzteren wurde nur noch hervorgehoben, wenn Absatz 3 ohne weitere Zusätze im Gesetze eine Stelle finde, so könne ein Korrespondentrheder, dem die Hälfte des Schiffes oder mehr als die Hälfte zustehe, niemals ohne seinen Willen dieser seiner Stellung enthoben werden. Dies scheine aber ganz besonders in dem Falle gerechte Bedenken zu erregen, wenn der Korrespondentrheder bei seiner Bestellung weniger Antheile gehabt, und erst nach derselben mehr Antheile erworben habe. Die Versammlung hielt jedoch dafür, daß es nicht angemessen sei, für einen solchen Fall besondere Bestimmungen in das Gesetz aufzunehmen. Man führte nämlich an, wenn ein Rheder, der von

Anfang an die Hälfte des Schiffes gehabt habe, als Korrespondentrheder bestellt worden sei, so scheine es ganz billig zu sein, wenn man den Rhedern zumuthe, die Folgen dieses Verfahrens zu tragen, da sie sich einmal unter solchen Verhältnissen in die Rhederei eingelassen hätten. Wenn der Korrespondentrheder aber erst nach und nach eine so große Berechtigung erlangt habe, daß von Mehrheitsbeschlüssen ihm gegenüber nicht mehr die Rede sein könne, so möge man erwägen, daß bei dem Prinzipe des Art. 394 doch jedenfalls derjenige, der mehr als die Hälfte des Schiffes besitze, Herr des Schiffes sei und daß sein Interesse bei allen Beschlußfassungen den Ausschlag gebe. Bei dieser Sachlage möge man ihn auch wohl Korrespondentrheder sein lassen; dies um so mehr, als nicht sowohl durch die mit großen Antheilen interessirten Korrespondentrheder, welche bei gewagten Unternehmungen auch einen großen Antheil am Verluste wagen müßten, als vielmehr durch die gering betheiligten Korrespondentrheder der Rhederei Gefahr drohe, weil Letztere nur einen geringen Verlustantheil zu tragen hätten, dagegen durch die Aussicht auf die ihnen zustehende Provision leicht verleitet würden, gefahrvollere oder im Ganzen nicht lohnende Geschäfte einzugehen. Wenn ein Mitrheder mit der Geschäftsleitung eines solchen unabsetzbaren Mitrhebers unzufrieden sei, könne man ihm kein anderes Mittel, sich den Maßregeln desselben zu entziehen, gewähren, als den Verkauf seines Antheils.

CLXXXII. Sitzung.

Hamburg, am 7. Mai 1858.

Beim Beginn der heutigen Sitzung, welcher auch der inzwischen angelangte k. k. Sektionsrath Herr Dr. Schindler beiwohnte, gab der Präsident Herr Dr. Ritter von Raule der Versammlung zunächst Kenntniß von einem, die Postportofreiheit der Conferenzmitglieder betreffenden, Schreiben des hiesigen k. Hannoverschen Geschäftsträgers. Sodann wurde zur Berathung eines Antrages übergegangen, welchen der Herr Referent in Betreff der präsumtiven Vollmacht des Korrespondentrheders eingebracht hatte und welcher in der Anlage A beigedruckt ist.

Nachdem von Seiten des Herrn Referenten bemerkt worden war, daß in dem Antrage diejenigen Bestimmungen, welche das Verhältniß der Rhederei zu Dritten beträfen, von denjenigen getrennt gehalten seien, welche lediglich auf das Verhältniß der Rheder untereinander Bezug hätten, und daß ihn bei der Abfassung des Antrages das Bestreben geleitet habe, der Lehre vom Korrespondentrheder einen den Verhältnissen entsprechenden Anschluß an die Lehre vom Handlungsbevollmächtigten zu geben, wurde von einem Mitgliede der Antrag gestellt, statt der von dem Herrn Referenten vorgeschlagenen Bestimmungen folgende Formulirung anzunehmen:

„Der Korrespondentrheder hat die gemeinsamen Angelegenheiten zu „leiten, die gefaßten Beschlüsse auszuführen und dem Schiffer die „erforderlichen Anweisungen zu ertheilen. Nur diese und nicht die „Anweisungen einzelner Rheder hat der Schiffer zu befolgen. Einer „besonderen Genehmigung bedarf er nicht zu der gewöhnlichen Aus„rüstung des Schiffes, welche für eine beschlossene Reise erforderlich „ist und ebenso wenig für Ausgaben zur laufenden, gewöhnlichen „Instandhaltung des Schiffes."

Zur Motivirung bemerkte der Herr Antragsteller: die Stellung des Korrespondentrheders sei so eigenthümlicher Art, daß man sie im Gesetze nicht leicht nach Analogie der Stellung des Handlungsbevollmächtigten behandeln könne. Die Hauptfrage sei, welchen Einfluß eine Ueberschreitung der dem Korrespondentrheder wirklich ertheilten Vollmacht auf das Verhältniß der Rhederei zu Dritten haben, ob der Ueberschreitung unerachtet die Rhederei

verpflichtet oder auf den Mangel der nöthigen Vollmacht des Korrespondentrheders sich zu berufen berechtiget sein solle. Der Antrag des Herrn Referenten beantworte dieselbe zum Nachtheile der Rhederei, indem er dem Korrespondentrheder für das Verhältniß der Rhederei zu Dritten einen gewissen Umfang von Machtvollkommenheit beilege, auf dessen Existenz der Dritte, abgesehen von besonderen entgegenstehenden Mittheilungen, rechnen dürfe, ohne Rücksicht darauf, ob dem Korrespondentrheder von den Mitrhedern geringere Befugnisse beigelegt seien oder nicht. Nach Erwägung aller Gründe für und wider scheine jedoch die Ansicht die richtige zu sein, daß bei Beantwortung der Frage, zu welchen Handlungen der Korrespondentrheder Vollmacht habe, kein Unterschied zwischen dem inneren Verhältnisse der Rhederei und den Beziehungen derselben zu Dritten zu machen, also die Frage, ob eine Handlung des Korrespondentrheders die Rhederei verpflichte, danach zu bemessen sei, welche Vollmachten demselben wirklich verliehen gewesen. Solle die Rhederei nur mit dem Schiffsvermögen für die Handlungen und Kontrakte des Korrespondentrheders einstehen, so brauche man nicht ängstlich zu sein in der Feststellung seiner selbstständigen Befugnisse: wolle man aber eine persönliche Haftung der Mitrheder mit deren ganzen Vermögen, so entspreche die Anforderung, daß jedes weitere Risiko von den Mitrhedern besonders übernommen sein müsse, der in den Ostseehäfen vorherrschenden Rechtsanschauung, gewiß derjenigen in den mecklenburgischen Häfen. Wenn nun die Voraussetzung, daß die Conferenz für eine unbeschränkte Verhaftung der Mitrheder sich entscheiden werde, zutreffe, so sei es empfehlenswerth, die Befugnisse des Korrespondentrhebers nach Außen möglichst beschränkt aufzufassen, und ihm mehr die Stellung eines Organes für die Buchführung und für die Vermittelung der Geschäfte der Rhederei anzuweisen. Es sei auch nicht unbillig, von jedem Dritten zu verlangen, daß er vor Eingehung eines Geschäftes mit dem Korrespondentrheder sich nach dem Umfang seiner Vollmachten erkundige, oder sich mit der persönlichen Haftung desselben begnüge, welche letztere für ihn möglicherweise wünschenswerther sei, als die Haftung der Rhederei selbst, indem in der Regel ein respektabler Kaufmann als Korrespondentrheder bestellt werde, und durch diesen leichter zur Zahlung bestehender Ansprüche zu gelangen sei, als durch Klagestellung gegen eine Reihe von minder bemittelten Schiffspartnern.

In der Diskussion über diese Anträge sprachen sich zunächst mehrere der Herren Abgeordneten gegen die zuletzt empfohlene, engere Auffassung der Stellung des Korrespondentrhebers aus, indem sie hervorhoben, der Korrespondentrheder im Sinne des zuletzt erwähnten Antrages höre auf,

ein Bevollmächtigter der Rhederei zu sein, er habe eigentlich gar keine Vollmacht gegenüber Dritten, wenn sie ihm nicht im einzelnen Falle verliehen sei, und nach Außen erscheine er lediglich als Kommissionär, denn er kontrahire im eignen Namen und die im ersten Absatze des Antrages erwähnten Befugnisse der Leitung gemeinsamer Angelegenheiten ꝛc. ꝛc. kämen nur für das innere Verhältniß der Rhederei zur Frage und machten den Korrespondentrheder nur zum Präsidenten der Rhederei. Eine solche Auffassung führe dazu, daß jeder dritte Kontrahent, der sich nicht mit der Haftung desselben als eines Kommissionärs begnügen und eine Haftung der Rhederei selbst haben wolle, in jedem einzelnen Falle sich erkundigen müsse, ob der Korrespondentrheder zur Vornahme der betreffenden Handlung Vollmacht erhalten habe. Ohne Zweifel werde hierdurch der Verkehr außerordentlich erschwert, auch verstoße eine solche Auffassung gegen die Prinzipien, welche in den seitherigen Berathungen über das Handelsgesetzbuch bei Feststellung der Befugnisse aller Bevollmächtigten beobachtet worden seien. Beschränkungen des Verkehrs der ebenerwähnten Art seien in keiner Seerechtsgesetzgebung zu finden, überall (z. B. in England) habe der Korrespondentrheder die ausgedehntesten Vollmachten, auch bewähre die Geschichte des Seerechts, wie gefährlich solche Beschränkungen seien. Der Korrespondentrheder müsse ein Mann des Vertrauens sein; ein des Vertrauens würdiger Mann werde sich aber kaum zur Uebernahme dieses Geschäftes herbeilassen, wenn sie mit beengenden Beschränkungen verklausulirt sei, da dieselben den Schein des Mißtrauens an sich trügen. Nachdem man beschlossen habe, im Gesetze nicht anzuordnen, daß unter allen Umständen ein Korrespondentrheder bestellt werden müsse, nachdem es jetzt dem Willen der Rheder anheim gegeben sei, von Aufstellung eines solchen ganz abzusehen, wenn sie Bedenken trügen, einen einzelnen Mann mit den nöthigen Befugnissen auszurüsten, nachdem also die wirklich erfolgte Bestellung eines Korrespondentrheders Ausfluß ihres freien Willens und ihnen überdies die Wahl der Person anheimgegeben sei, könne man füglich den Korrespondentrheder freier stellen. Ein anderes von Cropp vertheidigtes System über die Bevollmächtigung des Korrespondentrheders beruhe auf zu schwankenden Grundlagen, als daß man dasselbe zur gesetzlichen Geltung bringen könnte. Nach diesem System dürfe der Korrespondentrheder alles dasjenige ohne besondere Vollmacht nicht thun, was als eine wichtigere und zweifelhaftere Angelegenheit erscheine. Dies gebe zu Streitigkeiten darüber Anlaß, was als eine wichtigere und zweifelhaftere Angelegenheit gelten solle, und ob die Ansicht des Korrespondentrhebers, daß eine gewisse

Angelegenheit minder wichtig, sonach in seiner Vollmacht begriffen sei, die richtige gewesen oder nicht.

Nach Beendigung der allgemeinen Diskussion über die vorliegenden Anträge wurde zunächst die Frage aufgeworfen, ob die Stellung des Korrespondentrheders in der Weise zu normiren sei, daß er als der Bevollmächtigte der Rhederei zur Vornahme aller ihrer Geschäfte anzusehen und nur diejenigen Handlungen zu nennen wären, welche ausnahmsweise in seiner Vollmacht nicht begriffen sein sollten, oder ob dem Korrespondentrheder nur eine fest normirte, durch Aufzählung aller einzelnen, ihm zustehenden Befugnisse genau begrenzte Vollmacht zugestanden werden solle. Die Versammlung entschied sich schließlich mit 9 gegen 2 Stimmen für die erste der eben erwähnten Alternativen.

Hierauf ging man zur spezielleren Debatte über den von dem Herrn Referenten eingebrachten Antrag über und wurden hiebei zu

Absatz 1 zunächst Zweifel darüber erhoben, was im Antrage mit den Worten: „einer Rhederei" gemeint, und welche Bedeutung derselben als die richtige anzuerkennen sei; ob diese Worte so viel heißen sollten als: „irgend eine Rhederei", wie dies allerdings der Wortlaut ergebe, so daß der Korrespondentrheder zu jeder Handlung als befugt angesehen werden müßte, wenn sie nur in den Geschäftsbetrieb irgend einer Rhederei gehören würde, gleichviel welcher Art dieselbe wäre, oder ob die Vollmacht des Korrespondentrheders nur auf diejenigen Handlungen sich beziehen dürfe, welche in den Geschäftskreis der bestimmten, gerade in Frage stehenden Rhederei fielen, oder endlich, wie von mehreren Seiten geltend gemacht wurde, ob nicht besser zu setzen sei: einer derartigen, d. i. einer solchen Rhederei, wie die in Frage stehende ist. Ziemlich allgemein sprach man sich dahin aus, daß das Gesetz zu eng und für das Bedürfniß nicht ausreichend sein würde, wenn man die Vollmacht des Korrespondentrheders nur nach dem Geschäftskreise der gerade in Rede stehenden Rhederei bemessen wollte. Man hielt dafür, daß durch eine solche Bestimmung dem dritten Kontrahenten wieder eine sehr lästige Erkundigungspflicht darüber auferlegt werde, wie weit nach dem Rhedereivertrage der Geschäftsbetrieb ausgedehnt werden könne.

Auf der anderen Seite hielt man aber auch mehrseitig dafür, daß zu weit gegangen würde, wenn man die Grenze der Rhedereigeschäfte aller Art erst als Grenze der präsumtiven Vollmacht des Korrespondentrhebers ansehen wollte. Es scheine z. B. nicht angemessen, den Korrespondentrheder einer Rhederei, die sich lediglich Fahrten zwischen Deutschland und England zur Aufgabe gesetzt habe, zur Verwendung von Schiffen für

Grönlandsfahrten für ermächtiget zu halten. Die richtige Mitte schien mehreren Herren Abgeordneten die dritte der eben angeführten Meinungen zu halten, von anderen Seiten wurde diese aber hauptsächlich um deswillen angefochten, weil sie eine Quelle unabsehbarer Streitigkeiten werden und nicht selten gegen die Natur der Verhältnisse verstoßen würde. Man führte insbesondere an, es sei sehr disputirlich, wie weit oder wie eng man den Begriff einer „derartigen" Rhederei aufzufassen habe, welche Geschäfte dahin gehörten und welche nicht. Nach dieser Meinung würde es z. B. einem Korrespondentrheder möglicher Weise nicht gestattet sein, einen Passagekontrakt für eine Reise, die das Schiff unter allen Umständen zu machen hätte, mit einem oder dem anderen Passagier abzuschließen, wenn die Rhederei zum Zwecke der Frachtfahrt eingegangen sei, es würde ihm nicht gestattet sein, ohne besondere Vollmacht, selbst ungeachtet der besten Aussichten auf Gewinn, ein Schiff für eine Reise zu verfrachten, wenn sich die Rhederei zunächst nur die Verbindung zwischen bestimmten Häfen zum Zwecke gesetzt hätte. Man entschloß sich demgemäß auch mit 10 gegen 1 Stimme, den Antrag, statt: „eine Rhederei", zu setzen: „eine derartige Rhederei", abzulehnen und es bei der allgemeinen Fassung des Herrn Referenten zu belassen.

Auf die Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, daß der Ausdruck: „Beladung" zu eng sei, da er nur einen äußerlichen Akt, die Manipulation der Einbringung von Waaren in das Schiff bezeichne, während es hier doch auf die Bezeichnung von rechtlich bedeutsamen Handlungen abgesehen sei, wurde mit 8 gegen 3 Stimmen beschlossen, statt „Beladung" „Verfrachtung" zu setzen. Der Antrag, hinzuzufügen: „und Benutzung des Schiffes für Rechnung der Rhederei", wurde zurückgezogen, weil eingewendet wurde, daß ein solcher Zusatz einerseits zu weit aufgefaßt werden könnte, und daß er andererseits insoweit, als er gerechtfertiget wäre, ohne Zweifel für selbstverständlich gehalten werden würde.

Ein Mitglied nahm ferner Anstand daran, daß aus dem Antrage die im preuß. Entwurfe enthaltenen Worte: „gerichtlichen und außergerichtlichen" hinweggeblieben seien, und führte in dieser Beziehung an, es sei sehr zu bezweifeln, ob man allgemein annehmen werde, daß die Vornahme gerichtlicher Geschäfte, die Führung von Prozessen zu dem gewöhnlichen Geschäftskreise einer Rhederei gehöre. Da man aber dem Korrespondentrheder gewiß die Befugniß nicht absprechen könne, Prozesse für die Rhederei auch ohne besondere Vollmacht zu führen, z. B. verfallene Frachtgelder einzuklagen, vor Gericht die Erfüllung der für die Rhederei abgeschlossenen Verträge zu erwirken, so werde man die erwähnten Worte in das Gesetz aufzunehmen

haben. Auf den Einwand, daß mit der Aufnahme dieser Worte jede Beschränkung der Vollmacht des Korrespondentrheders illusorisch gemacht werde, indem derselbe, um die Rhederei auch für die außerhalb seiner Befugnisse liegenden, aber gleichwohl von ihm vorgenommenen Handlungen zu verpflichten, gar nichts Anderes zu thun brauche, als daß er sich und beziehungsweise die Rhederei wegen derselben gerichtlich belangen, contumaciren und ein verurtheilendes Erkenntniß ergehen lasse, wurde entgegnet, daß es sich hier nur um eine Vollmacht zur Führung solcher Prozesse handeln solle, deren Gegenstand in den Bereich der gewöhnlichen Geschäfte einer Rhederei fiele, daß also der Korrespondentrheder auch insoweit und nur insoweit, als seine Geschäftsführung außergerichtlich reiche, die Rhederei vor Gericht zu vertreten haben solle. Schließlich wurde mit 10 gegen 1 Stimme der Beschluß gefaßt, in dem zuletzt erwähnten Sinne den ersten Absatz des Antrages des Herrn Referenten zu ergänzen.

Endlich wurde auch noch einstimmig dem Antrage eines Mitgliedes entsprechend, der Beschluß gefaßt, zur Vermeidung von Mißverständnissen auszudrücken, daß der Korrespondentrheder auch zur Empfangnahme von Geldern berechtiget sei, insoweit dieselbe mit der gewöhnlichen Geschäftsführung im Zusammenhang stehe.

Zum Absatz 2 wurde die Streichung beantragt, da eine solche Befugniß, wie er sie dem Korrespondentrheder einräume, zu weit führen würde. Man führte namentlich an, dem Schiffer sei die Macht gegeben, über Schiff und Ladung zu verfügen, und vorausgesetzt, daß in gewissen Fällen eine persönliche Haftbarkeit der Rheder statuirt würde, deren ganzes Vermögen zu verpflichten; seine Persönlichkeit sei auf den Ertrag des Betriebes von dem größten Einflusse. Die Wahl und Bestellung einer Person mit so ausgedehnten Befugnissen müsse man den Rhedern vorbehalten, wie solches auch bei den Mecklenburgischen Rhedereien Rechtens sei. Man hielt indessen auf Seiten der Majorität der Versammlung dafür, daß dem Antrage des Herrn Referenten stattzugeben sei, und lehnte den Antrag auf Streichung des Absatzes 2 mit 10 gegen 1 Stimme ab, nachdem bemerkt worden war, daß das französische und spanische Seerecht mit der Vorlage des Herrn Referenten übereinstimme, und daß es unmöglich sei, den Schiffer wegen des Abschlusses seines Anstellungsvertrages an alle einzelnen Mitrheder zu verweisen, daß aber namentlich für den Fall Vorsorge getroffen werden müsse, wenn der Schiffer eines auf der Reise befindlichen Schiffes sterben sollte und eine schnelle Besetzung seiner Stelle nothwendig würde, oder wenn der Verdacht der Treulosigkeit des Schiffers eine Reise des Korrespondentrheders an den Aufenthaltsort des Schiffes, eine an Ort und

Stelle vorzunehmende Untersuchung, Entlassung des Schiffers und Wiederbesetzung seiner Stelle erforderlich machen würde.

Ein Antrag, eventuell wenigstens die Befugniß zur Entlassung des Schiffers zu streichen und hiefür mit Berücksichtigung der Mecklenburgischen Rhedereiverhältnisse jedesmalige Spezialvollmacht zu verlangen, was füglich geschehen könne, wurde mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt und zwar aus den bereits angegebenen Gründen, wozu noch die Erwägung kam, daß das Zusammentreffen des neuangestellten mit dem entlassenen Schiffer, wenn dieser die Rechtmäßigkeit der Entlassung und die Bevollmächtigung des Korrespondentrheders zu dieser Handlung bestreiten dürfte, ohne sofort unter Vorbehalt seiner Entschädigungsansprüche vom Schiffe weichen zu müssen, zu großen Verwickelungen führen würde.

Bei Diskussion des dritten Absatzes ergab sich zunächst allseitige Uebereinstimmung darüber, daß der Korrespondentrheder ohne ausdrückliche Vollmacht nicht ermächtigt sein solle, Wechsel zu zeichnen, Darlehen aufzunehmen und das Schiff zu verkaufen. Auf den Antrag eines Herrn Abgeordneten wurde sodann mit 6 gegen 5 Stimmen genehmiget, auch noch auszusprechen, daß der Korrespondentrheder ohne besondere Vollmacht nicht befugt sein solle, das Schiff oder Schiffsparten zu verbodmen und zu verpfänden; dabei wurde jedoch bemerkt, daß selbstverständlich der Verpfändung im Gesetze keine Erwähnung zu thun sei, wenn in der Folge beschlossen werden würde, daß Verpfändungen des Schiffes überhaupt nicht zulässig seien.

Ein Antrag, von Schiffsparten hier überall nicht zu sprechen, da die Gesammtheit der Rheder an den einzelnen Parten nicht interessirt sei, und somit bei den Bestimmungen über die Vollmacht des Korrespondentrhebers, als des Vertreters der Gesammtrhederei, kein zureichender Grund vorhanden sei, die besonderen Interessen der einzelnen Rheder ins Auge zu fassen, wurde mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Der Vorschlag eines Mitgliedes, die Bestimmungen wegen der Verfügungen des Korrespondentrhebers über das ganze Schiff von den, die einzelnen Theile betreffenden, Bestimmungen getrennt zu halten, weil die Vollmacht des Korrespondentrhebers zu Verfügungen der ersterwähnten Art durch Beschluß der Majorität ertheilt werde, zu Verfügungen der letzteren Art aber von den einzelnen Berechtigten ausgehen müsse, und durch die Fassung des Antrags der Irrthum erzeugt werden könnte, daß in beiden Fällen Majoritätsbeschlüsse maßgebend sein sollten, wurde nach kurzer Diskussion zurückgezogen, nachdem bemerkt worden war, der Absatz 3 habe gar nicht die Absicht, irgend etwas darüber zu bestimmen, wer dem

Korrespondentrheder die nöthige Vollmacht ertheilen könne, sondern wolle diese Frage ganz offen lassen, die ausgesprochene Befürchtung wegen einer unrichtigen Auslegung scheine aber nicht begründet zu sein, da die dargelegte Absicht durch die Fassung des dritten Absatzes leicht erkennbar sei.

Beanstandung fand ferner dasjenige, was der Absatz 3 über Versicherungen von Schiffen und Schiffsparten enthält. Ein Mitglied war der Ansicht, daß von der Versicherung hier überhaupt nicht zu sprechen, die aufgeworfene Frage vielmehr im Assekuranzrechte zu erledigen sei. Die hier behandelte Frage, ob der Korrespondentrheder ohne ausdrückliche Vollmacht das Schiff oder die Schiffsparten versichern lassen dürfe, hänge innig mit der anderen Frage zusammen, ob ein Assekuradeur eine Versicherung als ungültig anfechten dürfe, welche Jemand ohne Auftrag des Interessenten und ohne eigenes Interesse genommen habe. Es wurde deshalb die Beseitigung des die Versicherung betreffenden Inhaltes von Absatz 3 beantragt, dieser Antrag aber schließlich mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt, nachdem sich über die Frage selbst sehr verschiedene Ansichten ergaben und die Mehrheit es deshalb für wünschenswerth hielt, dieselbe für das concrete Verhältniß des Korrespondentrhеders zu entscheiden.

Von anderen Seiten hielt man dafür, daß die entgegengesetzte Art der Entscheidung der ebenerwähnten Frage den Vorzug vor der des Antrags verdiene, und hob hervor, die Ansicht des Kaufmannsstandes sei, (wenigstens in der Heimath der betreffenden Mitglieder) die, daß der Korrespondentrheder zur Versicherung des Schiffes und der Schiffsparten ohne ausdrückliche Vollmacht nicht blos berechtiget, sondern sogar verpflichtet sei und für den Schaden einstehen müsse, der durch Unterlassung der Versicherung veranlaßt werde. Es könne zwar allerdings vorkommen, daß einzelne Mitrheder ihr Risiko selbst laufen wollten, aber diese möchten eben den Korrespondentrheder geeignet instruiren. Dritten gegenüber könne man desungeachtet den Korrespondentrheder für bevollmächtiget zur Eingehung von Versicherungsverträgen halten, damit nicht in jedem Falle untersucht zu werden brauche, ob die nöthige Vollmacht vorhanden gewesen sei. Man könne dies um so unbedenklicher thun, als es sich ja nicht um Uebernahme bedeutender Verpflichtungen für die Rhederei oder die einzelnen Mitrheder, sondern nur um die Prämie handle, wegen deren der Korrespondentrheder wohl immer eine ausreichende Deckung bieten werde, wenn er für dieselbe einstehen müsse. Es enthalte eine ungerechtfertigte Begünstigung des Assekuradeurs, wenn man ihm gestatte, jede Versicherung als nichtig anzufechten, welche der Korrespondentrheder ohne ausdrückliche Vollmacht genommen habe.

Von mehreren Mitgliedern wurde diese Auffassung auf das Entschiedenste bestritten und namentlich geltend gemacht, nach kaufmännischer Auffassung gehöre das Recht, Versicherung zu nehmen, nicht zu den Attributen des Korrespondentrheders, vielmehr sei es allgemein üblich, daß ungeachtet der Aufstellung eines Korrespondentrheders die einzelnen Mitrheder die Versicherung ihrer Parten selbst besorgten. Viele derselben seien auch das Risiko derselben selbst zu laufen gemeint, zumal wenn sie an verschiedenen Schiffen als Miteigenthümer betheiliget seien. Wenn man desungeachtet dem Korrespondentrheder das Recht einräumen wollte, für Schiff und Schiffsparten Versicherungen zu nehmen, so müsse dies unendliche Verwickelungen geben; es würden dann mehrfache Versicherungen eines und desselben Objekts und mit ihnen alle durch solche Komplikationen entstehenden Streitigkeiten die Folge sein. Zudem sei gar kein ausreichendes Interesse vorhanden, um dem Korrespondentrheder von Gesetzes wegen eine Vollmacht der in Frage stehenden Art einzuräumen. Denn der Korrespondentrheder sei der Bevollmächtigte der Rhederei, nicht der einzelnen Mitrheder und somit nur die gemeinschaftlichen Interessen der Ersteren wahrzunehmen berufen. Ein Korrespondentrheder sei aber ferner nur da denkbar, wo das Schiff sich im Eigenthume mehrerer Betheiligten befinde. Dann aber sei es Sache der einzelnen Mitrheder, ihre Parte zu versichern, und somit in dieser Beziehung auch kein Grund vorhanden, um den Korrespondentrheder thätig werden zu lassen. Mit dem Absatz 3 werde übrigens nicht ausgesprochen, daß jede, ohne besondere Vollmacht vom Korrespondentrheder genommene, Versicherung zu Gunsten des Assekuradeurs nichtig sei, die Anwendung der allgemeinen Sätze des Assekuranzrechtes über die Versicherungen durch dritte, weder interessirte noch bevollmächtigte Personen (z. B. als negotiorum gestores) bleibe vielmehr vorbehalten.

Von den Versicherungen des Schiffes und der Schiffsparten glaubte man jedoch unterscheiden zu müssen die Versicherung der Fracht- und Havariegelder, und war der Ansicht, daß der Inhalt des Absatzes 3 sich auf diese weder dem Wortlaute noch dem Sinne nach beziehen solle, daß also diese Art von Versicherungen dem Korrespondentrheder allerdings zustehe. Um jeden Zweifel hierüber abzuschneiden, wurde mit 9 gegen 2 Stimmen dieser Befugniß im ersten Absatze Erwähnung zu thun beschlossen und im Uebrigen vorbehaltlich der Prüfung der Redaktion Absatz 3 angenommen.

Absatz 4 blieb ohne Beanstandung.

Zu Absatz 5 wurde allseitig anerkannt, daß derselbe sich nicht blos auf den Fall beziehen solle, wenn die Vollmacht des Korrespondentrheders

von Anfang an Dritten gegenüber eine beschränkte war, sondern auch auf später eintretende oder für einzelne Fälle aufgestellte Beschränkungen, daß er also z. B. auch in dem Falle Anwendung leide, wenn die Vollmacht des Korrespondentrheders zwar eine unbeschränkte gewesen, aber wegen eines Punktes ein besonderer Beschluß der Rhederei gefaßt und diesem gemäß der Korrespondentrheder instruirt, gleichwohl aber gegen den gefaßten, dem Dritten bekannten Beschluß vom Korrespondentrheder gehandelt worden ist. Ferner wurde bemerkt, daß selbstverständlich hier wie in andern Fällen nichts im Wege stehe, das grobe Verschulden des Dritten dem dolus desselben gleich zu achten.

Zum sechsten Absatze wurde beschlossen, denselben als einen besonderen Artikel in das Gesetz einzurücken, um hervorzuheben, daß es sich hier nicht mehr wie in den vorigen Absätzen, um das Verhältniß der Rhederei zu Dritten, sondern um das Verhältniß des Korrespondentrheders zu seinen Mitrhedern handle. Im Uebrigen wurde auch dieser Absatz nach kurzer Diskussion angenommen.

Anlage A.

Antrag.

Die Vollmacht des Korrespondentrheders erstreckt sich auf alle Geschäfte und Rechtshandlungen, welche der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt, insbesondere auf die Geschäfte zur Ausrüstung, Unterhaltung und Beladung des Schiffes.

Der Korrespondentrheder ist ermächtigt, den Schiffer anzustellen und zu entlassen; der Schiffer hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die Anweisungen der einzelnen Rheder zu halten.

Zum Eingehen von Wechselverbindlichkeiten oder zur Aufnahme von Darlehen im Namen der Rheder, imgleichen zum Verkauf des Schiffes oder von Schiffsparten, sowie zur Versicherung derselben ist der Korrespondentrheder nur ermächtigt, wenn ihm eine solche Befugniß besonders beigelegt ist.

Im Uebrigen bedarf er zu den Geschäften, auf welche sich seine Vollmacht erstreckt, der in den Landesgesetzen vorgeschriebenen Spezialvollmacht nicht.

Eine Beschränkung der vorstehend bezeichneten Befugnisse des Korrespondentrheders kann die Rhederei einem Dritten nur insofern entgegensetzen, als sie beweist, daß dieselbe dem Letzteren zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war.

Der Rhederei gegenüber ist der Korrespondentreder verpflichtet, die seiner Vollmacht beigefügten Beschränkungen einzuhalten und sich nach den gefaßten Beschlüssen zu richten; er hat zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu außergewöhnlichen Reparaturen, sowie zur Anstellung oder Entlassung des Schiffers vorher die Beschlüsse der Rhederei einzuholen.

CLXXXIII. Sitzung.

Hamburg, am 8. Mai 1858.

Unter der Leitung des Präsidenten Herrn Dr. Ritter von Raule wurden heute die Vorschläge der Redaktionskommission über die Fassung der bisher erledigten Artikel entgegengenommen und über dieselben Beschluß gefaßt. Sodann wurden die Protokolle über die vorbereitende Sitzung vom 26. April, über die 177. Sitzung vom 28. April und die 178. Sitzung vom 30. April 1858 verlesen und genehmigt.

CLXXXIV. Sitzung.

Hamburg, am 10. Mai 1858.

Heute wurde unter dem Vorsitze des Herrn Dr. Ritter von Raule nachträglich zu

Art. 399

auf stattgehabte Anregung anerkannt, daß der zweite Absatz des Art. 399, welchen der Herr Referent in den in voriger Sitzung diskutirten Antrag über die Bevollmächtigung des Korrespondentrheders nicht aufgenommen hatte, auch im Gesetze keine Stelle zu finden habe. Hierauf wurde zur Debatte über

Art. 401

übergegangen und zur Erläuterung des Entwurfes angeführt, der Zweck des Art. 401 bestehe darin, zu verordnen, daß der Korrespondentrheder über seine Geschäftsführung für die Rhederei Buchführung zu halten habe, und die Buchführung der Rhederei nicht mit der über seine eigenen oder über andere Geschäfte vermischen dürfe. Diese Vorschrift sei deshalb unentbehrlich, weil man den Rhedern nicht zumuthen könne, sich ganz dem Vertrauen auf die Rechtlichkeit des Korrespondentrheders hinzugeben, und sich mit den von ihm für gut befundenen Mittheilungen über die Geschäfte der Rhederei, mit Buchauszügen u. dgl. genügen zu lassen, sondern denselben das Recht beilegen müsse, von der die Rhederei betreffenden Buchführung Einsicht zu nehmen, aber doch den Rhedern nicht zugleich das Recht beimessen könne, Einsicht von den übrigen Geschäften des Korrespondentrheders zu nehmen.

Die Mehrheit der Versammlung sprach sich hierauf dahin aus, daß es angemessen sei, einen Artikel in dem eben dargelegten Sinne in das Gesetz aufzunehmen; man nahm aber mehrfältig Anstand an der Fassung des Artikels, weil er noch einige Details enthält, von denen man die Besorgniß hegte, daß sie zu der Meinung führen könnten, als sollten besondere Vorschriften über die Einrichtung der Buchführung gegeben werden. Man hielt deshalb dafür, daß es am angemessensten sei, gar nichts weiter in der Fassung des Artikels zu sagen, als was seiner Hauptabsicht entspreche.

Nachdem hiernach mit 8 gegen 3 Stimmen beschlossen war, dem

Korrespondentrheder eine gesonderte Buchführung über die Geschäfte der Rhederei zur Pflicht zu machen, und mehrere Fassungsvorschläge eingebracht waren, an welchen zum Theil deshalb Anstand genommen wurde, weil sie sich zu viel mit der ganz äußerlichen Frage zu beschäftigen schienen, ob die Bücher der Rhederei nothwendig auch in besonderen Einbänden zu halten seien, oder unter vollständiger innerer Absonderung mit Buchführungen über andere Geschäfte in einem Einband vereint gehalten werden dürften, entschied man sich, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, schließlich dafür, folgende Redaktion des Art. 401 anzunehmen:

„Der Korrespondentrheder hat über seine, die Rhederei betreffende „Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu ge„hörigen Belege aufzubewahren."

Sodann wurde der Antrag gestellt, in einem Zusatze zum Art. 401 die Frage zu entscheiden, welche Sorgfalt der Korrespondentrheder zu leisten schuldig sei. Im Hinblicke einerseits auf den Inhalt des Art. 93 des Entwurfes eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches (aus zweiter Lesung) und andererseits auf die eigenthümliche Stellung des Korrespondentrhederers, welche der eines offenen Gesellschafters keineswegs durchweg gleichstehe, wurde die Annahme folgender Zusätze beantragt:

„Der Korrespondentrheder ist der Rhederei zur Sorgfalt eines „ordentlichen Kaufmanns verpflichtet.

„Er haftet der Rhederei für den Schaden, welcher ihr durch „sein Verschulden erwachsen ist."

In der Diskussion über diesen Antrag waren die Stimmen getheilt, ob man Prästation der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns oder nur eine solche Sorgfalt von dem Korrespondentrheder fordern solle, wie er sie in seinen eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt. Mehrere Mitglieder hielten dafür, daß die zweite Alternative die richtige, da die Stellung des Korrespondentrhederers ähnlich der des geschäftsführenden Socius sei, ja derselbe in der Regel wirklich als Gesellschafter bei der Rhederei betheiligt sein werde. Andere Mitglieder waren der entgegengesetzten Ansicht und führten an: in sehr vielen Seeplätzen sei es herkömmlich, daß der Korrespondentrheder für seine Bemühungen eine Provision berechne; wenn er aber für seine Thätigkeit honorirt werde, so könne man auch von ihm billiger Weise mehr als von dem geschäftsführenden Socius verlangen. Dies sei insbesondere alsdann der Fall, wenn der Korrespondentrheder gar nicht bei der Rhederei betheiliget sei. Dann erscheine er als der Mandatar, beziehungsweise als der Kommissionär der Rhederei, sei für seine Geschäftsführung durch die ihm zukommende Provision honorirt und müsse gewiß

für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einstehen. Wollte man aber, um denjenigen Korrespondentrheder nicht zu beschweren, der als Mitrheder betheiliget sei und sich eine Provision nicht berechne, im Gesetze eine Unterscheidung zwischen solchen und anderen Korrespondentrhedern machen, so müsse dies zu Verwirrungen führen. Ein Mitglied hielt es namentlich wegen der zuletzt erwähnten Unterscheidung für unumgänglich nothwendig, etwas über die hier besprochene Frage in das Gesetz aufzunehmen, weil dann, wenn das Gesetz dieselbe nicht erledigen würde, und die Jurisprudenz sie unter Anwendung allgemeiner Rechtsgrundsätze zu entscheiden hätte, voraussichtlich in der Praxis die ebenerwähnte, praktisch aber sehr bedenkliche, Unterscheidung gemacht werden würde. Ein anderes Mitglied hob hervor: für die Frage der Verantwortlichkeit sei es gleichgültig, ob für die einmal übernommene Thätigkeit eine Honorirung stattfinde oder nicht.

Den zweiten Absatz des obigen Antrages hielt man mehrfach für ganz selbstverständlich und befürwortete deshalb dessen Weglassung.

Bei der Abstimmung wurde zuerst mit 7 gegen 4 Stimmen beschlossen, die Frage über den Grad der vom Korrespondentrheder zu prästirenden Sorgfalt im Gesetze zu entscheiden; mit 8 gegen 3 Stimmen wurde sodann der erste Absatz des obenerwähnten Antrages angenommen und mit demselben Stimmenverhältniß die Annahme des zweiten Absatzes abgelehnt.

Bei Besprechung von

Art. 402

wurde Anstand darüber erhoben, daß hier nur von einigen speziell aufgezählten, nämlich den das Schiff, dessen Reise und Ausrüstung betreffenden, Verhältnissen gesprochen werde, während die Pflicht des Korrespondentrheders zur Ertheilung der nöthigen Aufklärung auf alle möglichen die Rhederei angehenden Verhältnisse sich erstrecken müßte. Es wurde deshalb eine allgemeine Fassung des Artikels empfohlen. Nachdem jedoch eingewendet worden war, daß eine speziellere Aufzählung in den Artikel aufgenommen worden sei, um hervorzuheben, daß der Korrespondentrheder namentlich alle diejenige Auskunft zu geben habe, welche den Mitrheder in Stand setzen könne, seinen Part zu versichern, also nicht blos Auskunft über die Verhältnisse der Rhederei im Allgemeinen, sondern auch über die für den einzelnen Rheder in jeder Beziehung erheblichen Verhältnisse, fand es die Versammlung für angemessen, einen allgemeineren Ausdruck mit der speziellen Aufzählung zu verbinden und etwa zu sagen:

„von allen die Rhederei, insbesondere das Schiff, dessen Reise und „Ausrüstung angehenden Verhältnissen."

Zum Art. 403

wurde die Streichung des ersten Absatzes beantragt und hiefür angeführt: Die in dem erwähnten Absatze enthaltene Bestimmung greife zu speziell in die formelle Einrichtung der Geschäftsführung des Korrespondentrheders ein, als daß sie im Gesetze eine Stelle finden sollte; sie gehöre in die Vorschriften über die technische Behandlung des Rechnungswesens. Es lasse sich zwar nicht verkennen, daß eine solche Bestimmung in manchen Fällen von Nutzen sein könnte. Wenn reichliche Frachtgelder eingingen und der Korrespondentrheder dieselben ohne Noth an sich behalten wolle, so möge sie wünschenswerth sein. Der Nachtheil einer so allgemeinen Vorschrift werde aber voraussichtlich größer sein als ihr Nutzen. Der Korrespondentrheder werde im Hinblicke auf dieselbe von seinen Mitrhedern fortwährend um Auszahlungen angegangen werden, und, wenn er ihrem Drängen nachgeben sollte, nicht selten ohne ausreichende Mittel zur Bestreitung der Ausgaben der Rhederei sich finden. Eine solche Beengung des Korrespondentrheders sei um so bedenklicher, als sich selten im Voraus mit Sicherheit bemessen lasse, welche Ausgaben in der nächsten Zeit sich ergeben würden. Aeußerstenfalls müsse man zur Vermeidung der erheblichsten Inkonvenienzen einige Beschränkungen beifügen, z. B. die, daß von Frachtvorschüssen nichts vertheilt werden dürfe, bevor die Fracht verdient sei.

Dem gegenüber wurde zur Erläuterung des Entwurfes und für dessen Beibehaltung bemerkt: Der ursprüngliche preußische Entwurf habe nach dem Vorbilde des holländischen Rechtes die Bestimmung enthalten, daß der Korrespondentrheder verpflichtet sei, nach jeder Reise Rechnung zu legen. Bei der ersten Berathung des Entwurfes sei diese Vorschrift aber beanstandet worden; man habe geglaubt, daß sie nicht ausführbar sei, weil die Rechnungsverhältnisse mehrerer Reisen, die das Schiff mitunter schnell nach einander und vor seiner Rückkehr in die Heimath mache, zu sehr in einander griffen, als daß eine Ausscheidung dessen, was die neue Reise betreffe, von dem möglich sei, was auf die andere Bezug habe, und habe deshalb beschlossen, daß eine förmliche Rechnung erst bei der Rückkehr des Schiffes in die Heimath gelegt werden müsse. Dies solle der zweite Absatz des Artikels ausdrücken. Eine weitere Aufgabe des Artikels und insbesondere seines zweiten Absatzes bestehe darin, zu sagen, wann die definitive Gewinnvertheilung bei der Rhederei statt haben solle; diese Frage sei aus den eben angeführten Gründen mit den Worten: „Aufmachung der Bilanz" auch dahin beantwortet worden, daß sie erst nach der Rückkehr des Schiffes statt haben solle. Man habe diese Frage mit den Bestimmungen über den

Korrespondentrheder in Verbindung zu bringen, deshalb keinen Anstand genommen, weil im Entwurfe die Aufstellung eines Korrespondentrheders für alle Fälle vorgeschrieben worden sei und sich hienach die Vorschriften über die Gewinnvertheilung an die über dessen Rechnungslegung leicht hätten anknüpfen lassen. Die zur Berathung zugezogenen Sachverständigen hätten aber nach der ebenerwähnten Aenderung des ursprünglichen Entwurfes die Bestimmung des ersten Absatzes für erforderlich gehalten, damit der Korrespondentrheder nicht der Meinung sei, daß er bis zur Rückkehr des Schiffes in die Heimath auch alle eingegangenen Gelder zurückbehalten dürfe, auch wenn er einsehen sollte, daß er ihrer für die Zwecke der Rhederei nicht weiter bedürfe.

Diese Bemerkungen gaben Anlaß zu einer Debatte darüber, wann, beziehungsweise wie oft der Korrespondentrheder den Mitrhedern Rechnung zu legen schuldig sein und wann die Gewinnvertheilung zu bewerkstelligen sein solle.

Indem man es allseitig für angemessen hielt, im Gesetze auszudrücken, daß der Korrespondentrheder seinen Mitrhedern zur Rechnungslegung rechtlich verpflichtet sei, ergaben sich verschiedene Meinungen über die eben angedeuteten Fragen.

Von mehreren Seiten hielt man dafür, daß es zu weit gehe, wenn man den Korrespondentrheder immer erst nach der Rückkehr des Schiffes in die Heimath zur Rechnungslegung für verbunden halten wollte. Man hob namentlich hervor, daß dadurch die Rheder in ihren Interessen zu sehr beeinträchtiget würden, und unbilliger Weise hingehalten werden könnten; wenn ein Schiff nach Vollendung jeder Reise immer wieder von Neuem verchartert werde, könne dadurch die Rückkehr desselben in die Heimath und somit die Austheilung von vorhandenen Geldern an die Mitrheder sehr lange verzögert werden. Der Umstand, daß der Korrespondentrheder zur Rechnungslegung auch der Rechnung des Schiffers bedürfe, relevire hiebei nicht, weil der Letztere seine Rechnungen über die einzelnen Reisen dem Korrespondentrheder auch einsenden könne. Es sei deshalb gerathen, zu bestimmen, wenn nicht, daß nach jeder Reise, so doch, daß baldthunlichst und jedenfalls nach der Rückkehr des Schiffes in die Heimath, Rechnung gelegt werden müsse.

Von anderen Seiten wurde die Auffassung des preuß. Entwurfes sowohl in Ansehung der Rechnungslegung des Korrespondentrheders als der Gewinnvertheilung befürwortet und höchstens soviel zugestanden, daß man Rechnungslegung und Gewinnvertheilung außer dem Falle der Heimkehr des Schiffes in den Heimathshafen nur noch nach vollständiger Beendigung

eines Unternehmens verlangen dürfe; das Unternehmen könne aber nicht früher als beendiget angesehen werden, als wenn das Schiff nach Beendigung der früher beschlossenen Reise in einem Hafen liegen und die Mannschaft entlassen sein würde, weil in allen anderen Fällen der Erfolg der einen beendigten Reise durch den Verlauf einer späteren immer noch geändert werden könne.

Von mehreren Mitgliedern und namentlich von den Herren Abgeordneten für Hamburg, wurde dagegen die Meinung geltend gemacht, daß man bei der Verschiedenheit der maßgebenden Verhältnisse auch über die Zeit der Rechnungslegung und Gewinnvertheilung keine durchgreifende Vorschrift aufstellen könne und wurde deshalb die Streichung auch des zweiten Absatzes vorgeschlagen.

Einer der Herren Abgeordneten hielt aber dafür, daß man die Bestimmungen über die Pflicht der Rechnungslegung nothwendig von denen über die Gewinnvertheilung trennen müsse, denn erstere berührten lediglich das Verhältniß der Rheder zum Korrespondentrheder und seien zum Theile nach ganz anderen Gesichtspunkten zu entscheiden, als die lediglich das Verhältniß der Rheder untereinander betreffenden Bestimmungen über die Vertheilung der Baarvorräthe und des Gewinnes. Was die ersteren angehe, so habe man zu erwägen, daß der Korrespondentrheder als solcher eigentlich ein Mandatar der Mitrheder sei. In dieser Eigenschaft habe er gewiß kein Recht, die von ihm verlangte Rechnungslegung zu verweigern, er werde also hiezu für verbunden erachtet werden müssen, so oft es die Rheder verlangten, beziehungsweise so oft es die Mehrheit der Rheder verlange, da durch dieselbe der Wille der Rheder manifestirt werde. Soviel die Vertheilung baarer Vorräthe angehe, so scheine ein ähnliches Verhältniß obzuwalten, insoferne es sich um das Verhältniß des Korrespondentrheders als solchen zu den Rhedern handle. Als Mandatar habe der Erstere kein Recht, dem gültig ausgesprochenen Willen seiner Mandanten entgegen die den Letzteren als den Herren des Geschäftes zustehenden Gelder ihnen vorzuenthalten. Für das Verhältniß der Rheder untereinander aber müsse man zwischen provisorischen Auszahlungen von vorhandenen baaren Beträgen und definitiven Gewinnvertheilungen unterscheiden. Die Frage, wie mit einem baaren Kassenbestande provisorisch zu verfahren sei, sei nichts anderes als eine Frage der Angemessenheit dieser oder jener Verwaltungsmaßregel. Da die Beschlußfassung über letztere ohne Zweifel der Majorität zustehe, so könne man dieser auch das Recht nicht absprechen, zu beschließen, daß baare Vorräthe einstweilen an die Rheder ausbezahlt, und die später sich ergebenden Ausgaben nöthigenfalls durch neue Beiträge gedeckt werden sollten.

Dies müsse die Majorität ebenso gut beschließen können, als sie z. B. auch verfügen könnte, daß die vorhandenen Gelder auf diese oder jene Weise bis zu ihrer anderweitigen Verwendung nutzbringend angelegt werden sollten. Dabei könne, wie bemerkt, auf ein vermeintliches eigenes Recht des Korrespondentrheders, den Mitrhedern das baare Geld vorzuenthalten, keine Rücksicht genommen werden, denn als Mandatar habe er solche Befugnisse gegenüber seinen Auftraggebern gewiß nicht, und ebenso wenig habe er als solcher Verpflichtungen für die Rhederei auf eigenen Namen, die ein ähnliches Recht justifiziren könnten. Wie sollte z. B. dieses Zurückbehaltungsrecht des Korrespondentrheders für begründet erachtet werden können, wenn derselbe gar nicht einmal ein Mitrheder, sondern ein dritter Unbetheiligter, ein Angestellter der Rhederei wäre? Beschränkungen des Rechtes der Majorität, über die Verwendung vorhandener Baarvorräthe zu beschließen, könnten nur durch die Rücksicht auf dritte Forderungsberechtigte, z. B. auf die Mannschaft wegen der Heuern, auf Wechselgläubiger ꝛc. ꝛc. und auf die Interessen gerechtfertiget werden, welche die Minorität an schneller Ausrüstung des Schiffes, und also auch am Vorhandensein der hiezu nöthigen Mittel u. dgl. habe. Anders verhalte es sich mit der definitiven Gewinnvertheilung. Hier handle es sich nicht mehr um eine bloße Verwaltungsmaßregel, sondern um das Recht jedes Einzelnen, das ihm auch die Majorität nicht mehr zu verkürzen Macht haben dürfe. Für den Fall also, daß die geeignet befundenen Voraussetzungen vorhanden seien, dürfe in Ansehung der Gewinnvertheilung nichts mehr von Majoritätsbeschlüssen abhängig gemacht, sondern müsse ausgesprochen werden, daß die Gewinnvertheilung ohne Weiteres einzutreten habe. Hieraus ergebe sich aber auch, daß man dem Antrag auf Streichung des Artikels ohne Gefahr nicht nachgeben könne, wenn man anders die Majorität nicht unbedingt darüber, ob vorhandene Gelder provisorisch zu vertheilen seien, entscheiden lassen, sondern dem Korrespondentrheder oder der Minorität aus Rücksichten der eben erwähnten Art, z. B. wegen bevorstehender Ausgaben, wegen der Heuern u. dgl. das Recht einräumen wolle, unter Umständen gegen den Beschluß der Mehrheit eingegangene Gelder zurückzubehalten, beziehungsweise deren provisorische Vertheilung zu verhindern.

Im Laufe der Debatte wurde namentlich auch noch das Wort: „Bilanz“ beanstandet, dessen sich der Entwurf bedient, und hervorgehoben, dieses Wort habe im gewöhnlichen kaufmännischen Verkehr eine Bedeutung, welche ihm hier schwerlich beigemessen werden wolle. Hier scheine dasselbe eigentlich nichts anderes als eine definitive Ausgleichung der Einnahmen und Ausgaben des Schiffes für eine gewisse Zeit bedeuten zu sollen, wäh-

rend es nach kaufmännischen Begriffen überdies eine Ausgleichung des Zuwachses oder Verlustes am Kapitale bedeuten, also eine Taxation des Schiffes und Einstellung seines Werthes in die Berechnung voraussetzen würde. Es sei demgemäß angemessener, dieses Ausdruckes sich hier gar nicht zu bedienen, zumal eine Bilanz in dem zuletzt erwähnten Sinne ohne Zweifel nicht anders als nach der Rückkehr des Schiffes in den Heimathshafen aufgestellt werden könnte.

Im Hinblicke auf die im Wesentlichen hier dargelegten Erwägungen schlug der Herr Referent folgende Bestimmungen zur Annahme vor:

„Die Ermittelung, Vertheilung und Auszahlung des Gewinnes und „Verlustes erfolgt jedes Mal nach der Rückkehr des Schiffes in „den Heimathshafen, oder, wenn das Schiff zwar in einem anderen „Hafen liegt, jedoch seine Reise erledigt und die Mannschaft entlassen ist."

„Außerdem kann die Mehrheit der Rheder beschließen (eventuell: kann jeder Rheder verlangen), daß eingehende Gelder vorläufig an die Rhederei nach der Größe ihrer Antheile vertheilt „und ausgezahlt werden, soweit sie nicht zu späteren Ausgaben oder „zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitrheder an die Rhederei „erforderlich sind."

„Der Korrespondentrheder hat jedes Mal auf Beschluß der „Rhederei Rechnung zu legen."

Auf die Bemerkung, daß die Bestimmung in Betreff der provisorischen Vertheilung von Baarvorräthen selbstverständlich sei, wenn man diese von einem Beschlusse der Majorität und nicht von dem Antrage jedes einzelnen Mitrheders abhängig mache, da es sich, wie bereits angeführt, nur um eine Verwaltungsmaßregel handeln würde, wurde erläuternd hervorgehoben, dies sei nicht der Fall: der Schwerpunkt der betreffenden Bestimmung werde in diesem Falle in der beigefügten Beschränkung liegen, durch welche die Minderheit ein Recht erhalte, gerichtlich auf Zurückbehaltung der Gelder zu dringen, wenn die Majorität deren Vertheilung ungeachtet bevorstehender Ausgaben beschließen würde.

Bei der Abstimmung wurde der erste Absatz des zuletzt erwähnten Antrags mit 9 gegen 2 Stimmen angenommen, und ein Antrag, statt: „und die Mannschaft entlassen ist" zu setzen: „und die Mannschaft abgelohnt ist", mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Zum zweiten Absatze wurde der Antrag, das Recht, die provisorische Theilung von Baarvorräthen zu verlangen, jedem einzelnen Mitrheder einzuräumen, mit 6 gegen 5 Stimmen zurückgewiesen, dagegen mit 8 gegen 3

Stimmen beschlossen, dieses Recht der Mehrheit zuzugestehen, und in diesem Sinne Absatz 2 dieses Antrags angenommen.

Der dritte Absatz des Antrags wurde mit 9 gegen 2 Stimmen angenommen, und der Antrag auf Streichung der beiden ersten Absätze mit 8 gegen 3 Stimmen, endlich der Antrag auf Streichung des dritten Absatzes mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Art. 404

wurde angenommen, nur wurde statt: „Gutheißung" „Genehmigung" zu setzen beschlossen. Zum

Art. 405

wurde die Streichung beantragt, und hierfür geltend gemacht, es sei kein ausreichender Grund für Statuirung des im Entwurfe proponirten Pfandrechtes vorhanden. Man habe ein ähnliches Recht weder bei den offenen Gesellschaften noch bei den Aktiengesellschaften eingeführt, auch habe kein anderes Gesetzbuch außer dem holländischen (Art. 332) ein ähnliches Recht anerkannt, noch weniger sei es im Gewohnheitsrechte begründet. Ein solches Pfandrecht würde nur dann anzuerkennen gewesen sein, wenn den Rhedern die Aufstellung eines Korrespondentrheders zur Pflicht gemacht worden wäre. Bei der Ansicht, welche die Versammlung hierüber zur Geltung gebracht habe, sei dasselbe kein Bedürfniß und führe zu ganz unbilligen Folgen, indem z. B. den Ansprüchen des Korrespondentrheders die Forderungen des Schiffsbaumeisters, der Ladungsinteressenten ꝛc. häufig nachstehen müßten. Da man überdies Pfandrechte eher beseitigen als neu einführen sollte, werde sich die Streichung des Artikels empfehlen.

Nach kurzer Debatte wurde, dem Antrage auf Streichung des Artikels stattzugeben, mit Einstimmigkeit beschlossen.

Hierauf wurde darüber diskutirt, ob es angemessen sei, die Artikel 406 und 407 sogleich und vor Feststellung der Befugnisse des Schiffers zu erledigen. Nach eingehender Diskussion der Gründe für und wider wurde mit 6 gegen 5 Stimmen beschlossen, die Berathung über diese Artikel bis auf Weiteres zu vertagen, und demnächst zu Art. 408 überzugehen.

CLXXXV. Sitzung.

Hamburg, am 12. Mai 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute, dem am Schlusse der vorigen Sitzung gefaßten Beschlusse entsprechend, auf

Art. 408

übergegangen, und hiezu die Streichung des Satzes: „auch findet ein Vorkaufsrecht der Mitrheder nicht statt", beantragt. Zur Motivirung dieses Antrages wurde angeführt: Dadurch, daß die Veräußerung von Schiffsparten jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Rheder gestattet werden solle, erleichtere man allzusehr den Handel mit denselben. Dies scheine nicht legislatorisch richtig zu sein, denn ein lebhafter Handel mit Schiffsparten sei der Schifffahrt eher nachtheilig als nützlich; derselbe dürfe deshalb auch nicht weiter zugelassen werden, als es das unabweisliche Interesse des Mitrheders an der Einräumung eines Mittels, von der Rhederei loszukommen, erfordere. Für die Richtigkeit dieser Ansicht spreche der Umstand, daß man früherhin die Schiffe als Immobilien betrachtet und ziemlich allgemein nach Maßgabe der über die letzteren geltenden Rechtssätze beurtheilt habe. Ein Moderamen des Handels mit den Schiffsantheilen sei namentlich deshalb ganz unentbehrlich, weil mit dem Eigenthumsverhältnisse der Rheder auch ein Societätsverhältniß konkurrire. Der Fortbestand der Rhederei sei kaum noch denkbar, wenn man jedem einzelnen Mitrheder gestatte, nach Gefallen aus der Rhederei auszutreten, und an seine Stelle gegen den Willen aller Betheiligten einen Anderen zu setzen, welcher den Letzteren vielleicht in hohem Grade mißliebig sei, oder nicht einmal die nöthigen Kenntnisse besitze, um in ungefährlicher Weise von dem ihm zustehenden Stimmrechte Gebrauch zu machen; ein Rhedereibetrieb sei nicht mehr denkbar, wenn der Wechsel der Interessenten so häufig statthaben könne, daß die Mitglieder der Rhederei sich unter einander und die Haftungsfähigkeit ihrer Mitrheder kaum noch zu kennen Gelegenheit hätten. Die ungemessene Freiheit des Handels mit Schiffsparten werde auch dahin führen, daß die letzteren bald zu Gegenständen der Börsenspekulation und zur Jobberei würden; wenn aber erst einmal Schiffsparten an der Börse um eines Gewinnes von einigen Pro-

zenten willen in kurzen Zwischenräumen verkauft würden, so werde ein ganz korruptes Verhältniß in der Rhederei die Folge sein. Man werde aufhören, auf die Schiffe die nöthige Sorgfalt zu verwenden, da man nicht auf einen längeren Besitz rechne, und dadurch Menschen und ihr Besitzthum gefährden. Ein Mittel, die Freiheit des Handels mit Schiffsparten in die rechte Schranke zurückzuführen, scheine nun, wenn die Veräußerung eines Schiffsparts nicht von dem Konsense der Mitrheder abhängig sein solle, in dem Vorkaufsrecht zu liegen. Dieses Recht sei schon im alten deutschen Rechte bezüglich des Miteigenthums begründet, und um so mehr hier am Platze, wo durch die Rücksicht auf gesellschaftliche Beziehungen der Miteigenthümer Abhülfe gegen Obtrudirung mißliebiger Miteigenthümer erfordert werde. Das Vorkaufsrecht sei auch im Hamburger Rechte, im Hanseatischen Seerechte und in anderen Rechten enthalten und in neueren Zeiten von Praktikern (Jacobsen) befürwortet worden. Gegen dessen Beibehaltung könne man nicht einwenden, daß diejenigen Rheder, welche einen Schutz gegen mißfällige Veräußerungen von Schiffsantheilen durch ihre Mitrheder für unentbehrlich hielten, das Vorkaufsrecht bei Eingehung des Rhedereivertrages sich ausbedingen möchten; ein solcher Vorschlag sei nicht praktisch, weil jeder Interessent leicht die Besorgniß hegen werde, daß er durch den Antrag auf Einstellung einer desfallsigen Bestimmung in den Rhedereivertrag die Delikatesse verletze. Ueberhaupt pflege bei Abfassung von Kontrakten am wenigsten Sorgfalt auf die Fälle der Auflösung verwendet zu werden, weil man hauptsächlich mit Feststellung des einzugehenden, nicht aber des zu lösenden Verhältnisses beschäftiget sei.

Wenn man Bedenken trage, das Vorkaufsrecht der Mitrheder da einzuführen, wo es bisher nicht üblich gewesen, so möge man dasselbe doch auch da nicht beseitigen, wo es hergebracht sei, sondern dasselbe dahingestellt sein lassen, und, um dies zu erreichen, den Eingangs erwähnten Satz streichen. Man könne diesem Antrage um so unbedenklicher nachgeben, da nach den zur Zeit geltenden deutschen Seerechten doch nur Landesangehörige als Eigenthümer an einem Schiffe sich betheiligen könnten, und somit ein allgemeines deutsches Interesse an der Beseitigung des Vorkaufsrechtes nicht bestehe, vielmehr die Nachtheile desselben nur den Angehörigen desjenigen Staates zur Last fallen würden, in welchem es in Geltung sei.

Gegen diese Ausführungen wurde zur Erläuterung und für Beibehaltung des Entwurfes angeführt: Es handle sich in dem vorliegenden Artikel nur um das Verhältniß der Rheder untereinander; die gesetzlichen Bestimmungen über die Voraussetzungen für die Gültigkeit der Veräußerungen von Schiffen oder Schiffsparten überhaupt und über das, was

hiebei zu beobachten, ferner das Verhältniß der Rheder zu Dritten solle durch den Artikel nicht berührt werden. Um jeden Zweifel hierüber zu beseitigen, scheine es angemessen, im Eingange des Artikels statt: „Der Rheder kann“ 2c. zu setzen: „Jeder Mitrheder kann“ 2c. 2c. Was nun das bereits besprochene Vorkaufsrecht angehe, so habe die Erfahrung bewährt, daß dasselbe, wo, unter welchen Umständen und für welche Dinge auch immer es im Rechte begründet sein möge, nachtheilige Folgen habe. Es habe sich gezeigt, daß es zu einer Menge von Prozessen Veranlassung biete, daß es den Kredit schmälere und den Werth der zu verkaufenden Sachen mindere. Niemand lasse sich gerne zu einem Kaufe herbei, von dem er nicht wisse, ob derselbe ihn zum gewünschten Ziele führe. In der Erkenntniß dieser Mißstände hätten die meisten neueren Civilgesetzgebungen das Vorkaufsrecht gänzlich abgeschafft. Dasselbe sei auch im französischen und holländischen Rechte nicht zur Geltung gekommen und für die Veräußerung von Schiffsantheilen um so weniger haltbar, weil der Verkauf des ganzen Schiffes nicht von der Minorität durchgesetzt, sondern nur durch Mehrheitsbeschlüsse angeordnet werden könne, und das Vorkaufsrecht der Majorität ein neues Mittel geben würde, um die Minorität zu bedrücken. Die Rücksicht auf die Societätsbeziehungen der Rhederei könne deshalb auch für dessen Beibehaltung nicht entscheiden; diese Rücksicht komme aber überhaupt nur da zur Frage, wo die Zahl der Mitrheder gering und ein engeres, mehr der offenen Handelsgesellschaft sich näherndes Verhältniß unter ihnen vorhanden sei. Da, wo viele Rheder an einem und demselben Schiffe betheiliget seien, mache sich die Konkurrenz des Societätsverhältnisses mit minderem Gewichte geltend und komme deshalb auch auf die Persönlichkeiten der Betheiligten weniger an. Dem Vorbringen, daß die Nachtheile des Vorkaufsrechtes nur die Angehörigen desjenigen Staates treffen würden, in dessen Partikularrecht es begründet sei, und daß man es deshalb recht wohl salviren könne, wo es einmal Geltung habe, stehe die Erwägung entgegen, daß in Staaten mit verschiedenen Gesetzgebungen, von denen die eine das Vorkaufsrecht anerkenne, die andere nicht, diese Salvirung zu einer bedenklichen Rechtsungleichheit führen würde. Die Frage, ob man den Verkehr mit Schiffsparten befördern solle, müsse man nach reifer Erwägung der Gründe für und wider bejahen, denn dieser Handel erhöhe den Werth der Schiffe. Die Befürchtung, es möchte das Eigenthum an den Schiffsparten, und somit der Bestand der Rhederei selbst, schwindelhaften Börsenspekulationen zum Opfer fallen, sei, wie die Erfahrung der Länder zeige, in denen das Vorkaufsrecht nicht bestehe, gänzlich unbegründet. Solche Spekulationen seien schon durch die Natur

der besprochenen Antheile ausgeschlossen, weil mit ihnen zugleich eine persönliche Haftbarkeit verbunden sei, und Niemand, wenn er den Antheil auch noch so kurze Zeit zu besitzen gedenke, wissen könne, welche persönliche Verpflichtungen wegen desselben gerade in der betreffenden Zeit begründet würden, welche Lasten er also mit dem Erwerbe eines Antheils übernehme, weil ferner Niemand, der an der Börse einen Part zu kaufen im Begriffe stehe, ermessen könne, wie viel der Antheil werth und wie viel von seinem Werthe durch die am Schiffe selbst haftenden Verbindlichkeiten, in Folge von Verbodmung durch den Schiffer u. dgl., gemindert sei. Mit den Schiffsparten hätten die Kuxen beim Bergbau rücksichtlich ihrer rechtlichen Gestaltung gewiß eine unverkennbare Aehnlichkeit, da auch dort mit dem Miteigenthum ein Societätsverhältniß konkurrire, und noch niemals seien solche Kuxen Gegenstand der Börsenspekulation geworden, obschon der Handel mit denselben keiner Beschränkung unterliege. Wenn die Mitrheder sich durch ein Vorkaufsrecht sichern zu müssen glaubten, so möchten sie sich dasselbe im Rhedereivertrage stipuliren, denn prohibitiv solle der betreffende Satz nicht sein, und könne, falls hierüber ein Zweifel bestehen sollte, nöthigenfalls die Fassung mit Rücksicht hierauf modifizirt werden.

Schließlich wurde die Streichung des Eingangs erwähnten Satzes mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt, und statt: „Der Rheder kann“ „Jeder Mitrheder kann“ zu setzen beschlossen.

Zum zweiten Absatze machte der Herr Referent zunächst den Vorschlag, demselben folgende veränderte Fassung zu geben:

„Zu einer Veräußerung, in Folge deren das Schiff die Eigenschaft „eines Landesschiffs verlieren würde, muß die Zustimmung der „übrigen Mitrheder eingeholt werden.“

Von mehreren Mitgliedern wurde jedoch die Streichung des zweiten Absatzes proponirt und geltend gemacht: Der zweite Absatz scheine sowohl für den Fall der Veräußerung eines ganzen Schiffes als einzelner Antheile zu gelten. Den Verkauf ganzer Schiffe an Ausländer der Beschlußfassung der Majorität zu entziehen und nur mit Zustimmung aller Mitrheder zuzulassen, obschon vielleicht ein solcher Verkauf den größten Vortheil bringen und ein Mitbieten von Ausländern den Preis des Schiffes beträchtlich erhöhen würde, dafür seien keine ausreichenden Gründe vorhanden. Für die Interessen des Inlandes sei es ohnehin sehr förderlich, wenn recht viele im Inlande erbaute Schiffe an Auswärtige verkauft werden könnten. Soviel aber die Veräußerung von Schiffsparten angehe, gegen welche allerdings das öffentliche Interesse spreche, so habe der fragliche Absatz

keine praktische Bedeutung, gebe vielmehr zu irrigen Ansichten Anlaß. Die in diesem Sinne argumentirenden Mitglieder gingen nämlich von der Meinung aus, daß der Verkauf von einzelnen Schiffsparten an Ausländer im öffentlichen Rechte überall verboten, ja sogar mit Strafen bedroht und deshalb nichtig sei, und bemerkten weiter, im Hinblicke auf diese Bestimmungen des öffentlichen Rechtes komme auf die Zustimmung aller Mitrheder nichts an, denn diese könne das öffentliche Recht nicht abändern; die Fassung des Entwurfes führe aber zu der Ansicht, als solle dies gleichwohl der Fall sein.

Hiegegen wurde jedoch geltend gemacht, der zweite Absatz des Art. 408 handle gleichfalls nur von dem Verhältnisse der Mitrheder untereinander, berühre also den Verkauf ganzer Schiffe an Auswärtige gar nicht, sondern nur den Verkauf einzelner Parten. Ebenso wenig sei es seine Absicht zu bestimmen, daß der Verkauf eines einzelnen Parts an Ausländer da, wo ihn das öffentliche Recht verbiete und somit für null und nichtig erkläre, zulässig werden solle, sobald alle Mitrheder denselben genehmiget hätten. Wo ein solches Verbot bestehe, könne der Absatz 2 eben keine Anwendung finden. Solche Verbote seien aber nicht in allen Gesetzgebungen enthalten, nach mehreren Gesetzgebungen bleibe vielmehr der Verkauf eines Parts an Auswärtige juristisch in voller Kraft und habe nur die Wirkung, daß das Schiff aufhöre ein nationales zu sein; ja nach manchen Gesetzgebungen trete nicht einmal diese Wirkung ein, sondern werde nur die Ausfertigung der Schiffspapiere für ein Schiff, an dem ein Ausländer Antheil habe, verweigert und beziehungsweise die ausgefertigten Papiere zurückgenommen, oder von der Betheiligung von Ausländern auf den Papieren Vormerkung gemacht, so daß das Schiff seine Fahrten einzustellen gezwungen sei. Um nun zu verhindern, daß jeder einzelne Mitrheder das Recht habe, ein Schiff durch den Verkauf seines Antheils an einen Ausländer zum Stilleliegen zu zwingen, sei eine Vorschrift, wie die der Diskussion unterstellte, unentbehrlich. Zur Beseitigung aller Mißverständnisse würde es genügen, wenn ein Vorbehalt derjenigen Landesgesetze aufgenommen werde, in welchen der Verkauf eines Parts an Ausländer verboten und somit als nichtig erklärt sei.

Mit Rücksicht hierauf wurde folgende Fassung für den zweiten Absatz vorgeschlagen:

„Jedoch kann eine Veräußerung des Parts, in Folge deren das „Schiff das Recht, die Flagge des Staates zu führen, verlieren „würde, rechtsgültig nur mit der Zustimmung aller Mitrheder „erfolgen. Die Landesgesetze, welche eine solche Veräußerung über-

„haupt für unzulässig (ungültig) erklären, werden durch diese „Bestimmung nicht berührt."

Diese Fassung wurde schließlich auch mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen und der Antrag auf Streichung des zweiten Absatzes mit 10 gegen 1 Stimme, und mit demselben Stimmenverhältniß auch der hamburgischer Seits gestellte Antrag auf Streichung des ersten Absatzes abgelehnt. Zum

Art. 409

wurde von Seiten eines Herrn Abgeordneten der in der Anlage A beigedruckte Antrag eingebracht, da demselben der allgemeine Satz des Entwurfes nicht zutreffend und vielmehr die in der Anlage A gemachte Unterscheidung der verschiedenen maßgebenden Beziehungen erforderlich schien.

Bevor in die Debatte über die einzelnen Sätze dieses Antrages eingegangen wurde, sprachen sich in längerer Diskussion die Herren Abgeordneten darüber aus, in welcher Reihenfolge am zweckmäßigsten die in den Artikeln 409 und 410 und beziehungsweise in der Anlage A angeregten Fragen zu berathen und zu erledigen seien, da auf mehreren Seiten eine vorherige Feststellung der Bestimmungen über die Haftung der Rhederei gegen Dritte und zwar sowohl aus Handlungen des Korrespondentrheders als des Schiffers, und sohin auch eine vorherige Feststellung der Befugnisse des Schiffers für erforderlich gehalten wurde, bevor es möglich wäre, den Inhalt dieser Artikel und Anträge mit Erfolg in Berathung zu ziehen. Am Schlusse dieser, die formelle Behandlung des vorliegenden Stoffes betreffenden Diskussion einigte man sich dahin, nach Anleitung der Anlage A in der Debatte vorzugehen.

Bei der hierauf statthabenden Berathung des ersten Absatzes der Anlage A wurde hervorgehoben, daß er nichts Anderes sage, als daß die Rhederei dieselbe bleibe, auch wenn in Folge einer Veräußerung der Parten die Personen der Betheiligten wechselten, und wurde hienach dieser Absatz angenommen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte.

Zur Ergänzung dieses ersten Absatzes wurde sodann folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

„Bei Veräußerung des Parts tritt der Erwerber für die Zukunft „in die Rhederei an die Stelle des Verkäufers ein."

Dieser Antrag fand jedoch mehrfache Beanstandung. Man hielt es unter anderem für sehr zweifelhaft, was mit dem Ausdrucke: „für die Zukunft" gemeint sei, und glaubte, daß dieser Ausdruck in der Praxis die verschiedenartigste Auslegung finden, hierdurch aber bedenkliche Verwirrungen

veranlassen werde. Der fragliche Ausdruck gebe z. B. keinen Aufschluß darüber, ob mit zukünftigen Rechten und Verbindlichkeiten die zur Zeit der Veräußerung noch nicht thatsächlich begründeten gegenüber den bereits begründeten, oder die zur Zeit des Erwerbes noch nicht bekannten gegenüber bereits bekannten Rechten und Verbindlichkeiten gemeint seien, ob also z. B. eine zur Zeit des Erwerbes schon eingetretene, aber erst später bekannt werdende Havarie dem Erwerber oder Veräußerer zur Last falle, oder ob, wie ein anderes Mitglied es für angemessen hielt, die Grenze zwischen Vergangenheit und Zukunft in dem Augenblicke der Beendigung bereits beschlossener Unternehmungen zu suchen sei, so daß alle aus einem solchen Unternehmen hervorgehenden, wenn auch erst nach dem Erwerbe sich ergebenden, Rechte und Verbindlichkeiten dem Veräußerer zufielen. Sodann führte man an, die Verhältnisse seien zu mannigfaltig, als daß die Frage, von welchem Augenblicke an und welche Rechte und Verbindlichkeiten auf den Erwerber eines Parts übergingen, mit einem einzigen Satze erlediget werden könnte. Die eben als möglich gesetzten Alternativen böten in ihrer Anwendung hinreichende Beispiele für die Bewahrheitung dieser Behauptung.

Im Hinblicke auf diese Erwägungen wurde zuletzt auch die Annahme des beantragten Zusatzes mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Bei Diskussion des zweiten Absatzes der Anlage A wurde Anstand darüber erhoben, daß derselbe die Frage ganz unberührt lasse, wer bis zu dem Augenblicke der Anzeige des Verkaufes von Seiten der Rhederei als Inhaber des Schiffsantheiles bei der formellen Behandlung der Geschäfte, also wer als stimmberechtiget anzusehen, zu Versammlungen der Rhederei zu laden sei u. dgl. Es wurde deshalb folgende Fassung empfohlen:

„Jedoch kann das Austreten eines Mitrheders den Mitrhedern und
„dem Korrespondentrheder gegenüber nicht eher geltend gemacht
„werden, als bis ihnen dasselbe angezeigt ist."

Indessen wurde auch diese Fassung für zu eng gehalten, weil sie wiederum dasjenige nicht ausdrücke, was der Absatz 2 der Anlage enthalte; die neuerdings proponirte Fassung gebe nämlich der Ansicht Raum, daß mit dem Eintritte der Anzeige das Austreten eines Mitrheders ohne Beschränkung geltend gemacht werden könne, also auch in Ansehung der seit dem Augenblicke der Veräußerung neu begründeten Verbindlichkeiten. Man müsse auch sagen, daß ungeachtet der erfolgten Anzeige die bis dahin begründeten Verbindlichkeiten auch für alle Folgezeit dem Veräußerer zur Last fielen. Es wurde deshalb proponirt, die beiden vorliegenden Anträge mit einander zu verbinden und etwa folgende Fassung anzunehmen:

„Der austretende Mitrheder kann den übrigen Mitrhedern und „dem Korrespondentrheder gegenüber für den Zeitraum, bevor er „denselben von seinem Austreten Kenntniß gegeben hat, das Aus„treten nicht geltend machen, insbesondere bleibt er denselben für „die bis dahin begründeten Verbindlichkeiten verhaftet."

Dieser Antrag wurde nach dem Schluß der Debatte mit 8 gegen 3 Stimmen angenommen.

Anlage A.

Antrag.

Art. 409.

Der Wechsel der Mitglieder der Rhederei ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Rhedereigesellschaft.

Der Veräußerer bleibt seinen Mitrhedern wegen aller bis dahin, daß er denselben die Veräußerung angezeigt hat, begründeten Verbindlichkeiten verhaftet.

Dasselbe gilt den Schiffsgläubigern gegenüber, doch wird der Veräußerer wegen solcher Ansprüche, rücksichtlich deren der Abandon zulässig ist, durch den späteren Abandon des Schiffes befreit.

Im Verhältnisse zwischen dem Veräußerer und dessen Rechtsnachfolger ist, wenn ein anderes nicht bedungen ist, anzunehmen, daß nur die mit einer etwa laufenden Reise in Beziehung stehenden Ansprüche und Verbindlichkeiten auf den Erwerber übergehen sollen. Diese Ansprüche sind als cedirt anzusehen, und wegen dieser Verbindlichkeiten hat der Erwerber den Veräußerer zu vertreten.

CLXXXVI. Sitzung.

Hamburg, am 14. Mai 1858.

An der heutigen, von dem Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule geleiteten Sitzung nahm der Herr Professor Dr. von Hahn, der auf einige Tage sich nach Hause begeben hatte, keinen Antheil. In derselben brachte der Herr Referent diejenige Zusammenstellung ein, welche in der Anlage beigedruckt ist. Der Herr Referent bezweckte hiemit eine systematische Uebersicht über die in Betreff der Rhederei bereits gefaßten Beschlüsse und die noch der Regelung bedürfenden Verhältnisse derselben zu geben, und für die Letzteren zugleich die ihm noch erforderlich scheinenden Vorschriften in Vorschlag zu bringen. Nach einigen einleitenden Bemerkungen, in welchen der Herr Referent namentlich hervorhob, daß er, um dem von einem Herrn Abgeordneten in der CLXXXI. Sitzung (Protokoll S. 1519) in Aussicht gestellten Antrage entgegenzukommen, eine Bestimmung über das Recht der vertragsmäßigen Abänderung des vorliegenden Titels in Art. 2 in Vorschlag gebracht habe, und daß der in der Anlage A des vorigen Protokolles enthaltene, noch nicht vollständig erledigte Antrag in Art. 15, 16 und 20 der vorliegenden Zusammenstellung berücksichtigt sei, wurde der ebenerwähnte Art. 2 ohne weitere Debatte genehmiget und sodann zum

Art. 15

der Anlage übergegangen, dessen erster Absatz dem zweiten Absatze der Anlage zum vorigen Protokoll entspricht, und der Sache nach schon in der vorigen Sitzung angenommen ist. Bezüglich der Fassung dieses ersten Absatzes wurde Anstand daran genommen, daß die Pflicht des veräußernden Mitrheders, von der Veräußerung seines Parts der Rhederei Anzeige zu machen, in einem besonderen Satze statuirt sei, da es nicht angemessen erscheine, das als eine für sich bestehende Verpflichtung aufzuführen, dessen Unterlassung keine andere Folge habe, als daß der Unterlassende einen Vortheil entbehre. Es wurde deshalb beschlossen, den ersten Satz des Absatzes 1 mit dessen zweitem Satze zu verbinden.

Zum zweiten Absatze wurde bemerkt, er enthalte eine nothwendige Ergänzung des ersten Absatzes, indem dieser nur das Verhältniß des

austretenden Rheders zur Rhederei betreffe und das Verhältniß des eintretenden Mitrheders unberührt lasse. Bei der Regelung des zuletzt erwähnten Verhältnisses könne es sich nun fragen, ob man der Rhederei nicht das Recht einräumen müsse, bezüglich aller Verbindlichkeiten des austretenden Rheders den neuen Erwerber eines Parts als den Vertreter des Ersteren anzusehen und die Erfüllung aller dieser Verbindlichkeiten von dem Letzteren zu fordern, auch wenn dieselben in früheren Verhältnissen ihren Grund hätten, damit die Rhederei in Ansehung ihrer Forderungen aus dem Rhedereiverbande nicht mit mehreren Personen sich einzulassen habe. Eine solche Bestimmung scheine aber nicht richtig zu sein. Denn ohne Zweifel behalte der Austretende den bereits bezogenen Gewinn und ebenso den Anspruch auf einen schon gemachten, aber noch nicht zur Auszahlung gelangten Gewinn. Die Billigkeit verlange nun, daß man auch die Verbindlichkeiten dem neuen Erwerber nicht aufbürde, welche mit denjenigen Verhältnissen zusammenhingen, aus denen dieser Gewinn herrühre. In der Anlage sei deshalb der Beginn der persönlichen Haftbarkeit des eintretenden Mitrheders gegenüber der Rhederei auf den Augenblick des Erwerbes eines Parts festgesetzt. Hierin liege keine Beschwerde für die übrigen Rheder, denn sie behielten Alles, was sie an Rechten gehabt hätten. Die Mitrheder hätten nämlich vor der Veräußerung des Parts wegen ihrer Ansprüche aus dem Rhedereiverbande einmal ein persönliches Forderungsrecht gegen den früheren Mitrheder, und sodann gewissermaßen eine Sicherheit an dem Antheile desselben am Schiffe, sowie an den hierauf fallenden Dividenden gehabt. Das persönliche Forderungsrecht gegen den früheren Mitrheder behielten sie aber selbstverständlich ungeachtet seines Austrittes und die erwähnte Sicherheit, die ihnen auch unverkürzt erhalten bleiben müsse, behielten sie dann, wenn ihnen, wie in der Anlage geschehe, das Recht eingeräumt werde, wegen der Ansprüche an den Austretenden dem neuen Erwerber Abzüge auf seinen Antheil zu machen. Die Unterscheidung, welche in dem vorliegenden Antrage gemacht sei, erscheine um so angemessener, als es sich nicht um einen einzelnen Kontrakt und den Eintritt eines neuen Berechtigten in denselben, sondern um den Eintritt in ein Verhältniß handle, welches lange Zeit fortgesetzt werde, und eine Reihe von Kontrakten in sich begreife; Letztere könnten recht wohl auseinander gehalten werden und es werde keineswegs erforderlich, daß man den Eintretenden mit der ganzen Vergangenheit seines Vorgängers und den hieraus folgenden Obliegenheiten belaste. Durch eine Bestimmung in dem zuletzt erwähnten Sinne würde aber auch die Rhederei ohne Grund den erheblichen Vortheil erlangen, daß sie für dieselben

Forderungen einen Schuldner mehr bekäme, als sie früher gehabt habe, denn man werde weder zugeben wollen, noch können, daß der frühere Theilhaber durch den Verkauf des Parts von seinen Obliegenheiten frei werde. Ja eine ganze Reihe von Schuldnern würde die Rhederei für ihre Ansprüche bekommen, wenn der Part durch mehrere Hände gehe. Dies wäre aber um so weniger gerechtfertiget, da die Mitrheder bei Entstehung der Forderung, bei der Beschlußfassung über die Ausführung der einzelnen Unternehmungen ꝛc. begreiflich auf die persönliche Haftbarkeit des Eintretenden gar keine Rücksicht genommen haben, und somit durch dieselbe auch zu keiner Unternehmung verleitet worden sein könnten.

Dem fügte ein Mitglied zu Gunsten des zweiten Absatzes von Art. 15 und insbesondere zu Gunsten der Bestimmung, daß der Eintretende die früheren Beschlüsse der Rhederei gegen sich gelten lassen müsse, noch bei, die Rhederei habe keine Stimme bei dem Inhaberwechsel der einzelnen Parte, dieser Wechsel müsse daher auch die Lage der Rhederei dem einzelnen Partinhaber gegenüber nicht verschlechtern dürfen. Der Geschäftsbetrieb sei von einem Abschluß zum andern ein untheilbares Ganze, indem erst durch den Abschluß konstatirt werde, ob Gewinn oder Verlust vorhanden sei. Die Zeit des Abschlusses hänge nicht von dem Belieben des Einzelnen, sondern von der gemeinsamen Beschlußnahme ab. Wer also in der Zeit von einem Rechnungsabschluß zum anderen eintrete, habe der Rhederei gegenüber nur denjenigen Gewinn zu fordern, welchen der nächste Abschluß ergebe und denjenigen Verlust zu tragen, welcher bei dem nächsten Abschluß sich herausstelle, gleichviel ob Gewinn oder Verlust aus der Zeit vor oder nach dem Erwerb des Partes datiren. Dieser Zeitpunkt normire lediglich zwischen Käufer und Verkäufer eines Parts. Wer am 14. Mai $^1/_{21}$ Part für 1000 Thlr. kaufe, müsse, wenn die Rhedereirechnung pro 14. Mai einen Kassenbestand von 2400 Thlr. ergebe, an seinen Verkäufer im Ganzen 1100 Thlr., und wenn derselbe ein Minus von 2400 Thlr. ergebe, im Ganzen nur 900 Thlr. zahlen.

Die in dem bisher besprochenen Absatz 2 vorgeschlagene Unterscheidung zwischen Forderungen, wegen deren nur der frühere Partinhaber, und solchen, wegen deren der nunmehrige Erwerber der Rhederei persönlich verhaftet sein solle, fand jedoch von Seiten eines Mitgliedes Beanstandung, welches geltend machte: diese Unterscheidung begünstige den Handel mit Schiffsparten, dessen Gefährlichkeit schon früher bezeichnet worden sei, und beschwere die Rhederei, indem sie ihr mehrere Gläubiger aufdränge für diejenigen Forderungen, für welche zusammengenommen sie ohne den Verkauf des Parts nur einen einzigen gehabt haben würde. Ein

rechtliches Hinderniß gegen die Bestimmung, daß der neue Erwerber gegenüber der Rhederei in alle persönlichen Verpflichtungen seines Vormannes einzutreten habe, bestehe ohnehin nicht; es stehe nichts im Wege, daß der frühere Theilhaber nicht allein seinen Antheil am Eigenthum, sondern auch seinen Antheil am Kontrakte, aktiv und passiv dem neuen Erwerber cedire und daß dieser in alle kontraktlichen Rechte und Pflichten desselben eintrete. Es werde deshalb beantragt, von der besprochenen Unterscheidung Umgang zu nehmen.

Hiegegen ward erinnert: die mehrerwähnte Unterscheidung enthalte keine Beschwerde für die Rhederei, weil diese nicht wegen einer und derselben Forderung an mehrere Schuldner sich zu wenden brauche, sondern für jede Forderung einen einzigen bestimmten Schuldner habe; ferner bestehe zwar kein Anstand zu sagen, daß Jemand, dem ein Anderer einen Kontrakt cedire, die Rechte und Pflichten aus diesem Kontrakte zu übernehmen habe, dies sei aber dem Dritten gegenüber nur insofern richtig, als derjenige, welcher die Rechte aus dem Kontrakte geltend machen wolle, insoweit auch den damit zusammenhängenden Verbindlichkeiten sich unterwerfen müsse; deshalb könne auch auf den ebenerwähnten Rechtssatz hier nicht Bezug genommen werden, weil der eintretende Mitrheder die Rechte, welche vor seinem Eintritte begründet worden, gar nicht geltend zu machen habe, also auch die mit diesen Rechten verknüpften Obliegenheiten nicht zu tragen haben könne. Sodann wurde von mehreren Herren Abgeordneten, welche, statt eine größere Belastung des eintretenden Mitrhebers durch sämmtliche Obliegenheiten des Austretenden zu wünschen, dafür hielten, daß schon der Antrag des Herrn Referenten zu weit gehe, Anstand darüber erhoben, daß nach Maßgabe dieses Antrags der Erwerber eines Parts schon vom Zeitpunkt der Erwerbung an als Mitrheder verpflichtet sein solle. Dieselben hoben hervor, nachdem im ersten Absatze verordnet worden sei, daß die Rhederei den austretenden Mitrheder bis zum Augenblicke der Anzeige des Verkaufs als ihren Schuldner betrachten könne, dürfe man auch erst von diesem Augenblicke an den neuen Erwerber der Rhederei für verpflichtet erklären, wenn Letztere nicht wegen ihrer Forderungen zwei Schuldner erhalten und dadurch ohne allen Grund begünstiget werden solle, zumal sie bei Begründung der Forderungen nur auf die Leistungsfähigkeit des früheren Mitrhebers Rücksicht genommen habe. Es wurde deshalb beantragt, statt: „der Erwerbung“ zu setzen: „der Anzeige der Erwerbung.“

Ein Herr Abgeordneter hielt dafür, daß dieser Antrag um so mehr begründet sei, als man unter einem Schiffspart sich nicht blos einen Theil

am gemeinschaftlichen Eigenthume des Schiffes, sondern auch den Antheil an den Societätsrechten zu denken habe, und von einem Uebergange des letzteren, von einem Eintritte des neuen Rhebers in den Kontrakt vor der Anzeige an die Mitrheder mit Grund nicht gesprochen werden könne.

Gegen diesen Antrag sprachen sich mehrere Mitglieder aus, indem sie namentlich anführten: Der Kern des Rhedereiverhältnisses sei das gemeinschaftliche Eigenthum am Schiffe. Daß bei Veräußerungen von Parten hauptsächlich auf dieses Eigenthum Rücksicht genommen werde, ergebe sich daraus, daß Niemand, wenn er seinen Part verkaufe, daran denke, hiemit zugleich alle seine Rechte aus dem Societätsverhältnisse z. B. Ansprüche aus rückständigen, verdienten Frachten an den neuen Erwerber zugleich abzutreten. Wenn aber, wie auch die Definition der Rhederei ergebe, das Miteigenthumsverhältniß das Hauptsächliche derselben sei, so müsse man auch bei der hier zu entscheidenden Frage den Augenblick des Eigenthumserwerbes maßgebend sein lassen. Dies sei der Natur der Sache ganz angemessen, denn der neue Erwerber habe auch die Vortheile vom Augenblicke des Erwerbes an und für sich. Wenn z. B. seit dem Erwerbe des Parts durch Beiträge der Rheder das Schiff reparirt werde, so komme diese Reparatur ja auch dem Antheile des neuen Erwerbers zu Gute. Würde aber dem eben besprochenen Antrage stattgegeben, so werde hiemit zugleich ausgesprochen, daß das Eigenthum an einem Schiffspart nicht anders als durch Anzeige an die Mitrheder erworben werden könne, und für den Uebergang des Eigenthums eine Form vorgeschrieben, welche nicht minder lästig als bedenklich sei. Gesetzt, die Rhederei werde wirklich durch die Bestimmung der Anlage begünstiget, so könne dies nicht auffallen, denn die Anzeigepflicht sei gewiß nur in ihrem Interesse statuirt, und erscheine es deshalb nicht unangemessen, wenn der Nachtheil, der ihr aus einer Versäumniß dieser Pflicht entstehen könnte, durch einen Vortheil aufgewogen werde. Dem Antrage, den Augenblick der Anzeige einer Veräußerung entscheidend sein zu lassen, könne man um so weniger stattgeben, als im ersten Absatze des Art. 15 nicht unbedingt vorgeschrieben sei, daß die Rhederei bis dahin den früheren Mitrheder als ihren Verpflichteten ansehen müsse, sondern ihr nur das Recht beigelegt sei, dies zu thun. Dem entspreche das Recht, letzteres nicht zu thun, und den neuen Mitrheder als Verpflichteten anzusehen. Diese letzte Auffassung wurde jedoch von anderer Seite bestritten und hervorgehoben, nach erfolgter Anzeige der Veräußerung könne es nicht dem Belieben der Rhederei anheimgegeben werden, ob sie noch den Veräußerer mit rückständigen Beiträgen in Anspruch nehmen wolle oder nicht. Wegen früher entstandener Ver-

bindlichkeiten müsse sie sich geradezu an ihn halten, und bei der definitiven Redaktion des ersten Absatzes werde ein Ausdruck zu wählen sein, der die entgegengesetzte Auslegung ausschließe. Das im zweiten Absatze der Rhederei vorbehaltene, ausnahmsweise Recht, dem neuen Erwerber bei Geldvertheilungen ältere Verbindlichkeiten, d. h. früher beschlossene Einzahlungen in Aufrechnung zu bringen, stehe damit nicht in Widerspruch, da es nur die Bedeutung einer Retentionsbefugniß zur Sicherstellung der Rhederei habe.

Von einem Mitgliede wurde hierauf der Satz beanstandet: „er muß die in früherer Zeit gefaßten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte, gleichwie der Veräußerer, gegen sich gelten lassen," und hiezu bemerkt, diese Fassung führe zu weit, namentlich gäben die Worte: „gegen sich" zu der Auffassung Anlaß, daß der neue Erwerber durch frühere Beschlüsse verpflichtet und z. B. auf den Grund derselben zu Beitragsleistungen angehalten werden könne. Solche Beitragsleistungen müßten aber, als in früheren Verhältnissen begründet, somit als ältere Obliegenheiten, von dem früheren Inhaber getragen werden, zumal auf seine Leistungsfähigkeit bei Fassung jener Beschlüsse gerechnet gewesen sei. Die früher beschlossenen Unternehmungen bildeten ein zusammengehöriges Ganze, das auf Rechnung des Austretenden stehe, wenn gleich nach dem Eintritte Einzahlungen nothwendig würden. Man könne deshalb solche Einzahlungen von dem neuen Mitrheder nicht fordern, und dem in Frage stehenden Satze keine weitere Bedeutung beimessen, als daß der Eintretende die früheren Beschlüsse nicht anfechten dürfe, daß er z. B. nicht eine nochmalige Beschlußfassung darüber verlangen könne, ob ein bereits beschlossenes Unternehmen wirklich auszuführen oder zu unterlassen sei. Es wurde deshalb die Streichung der Worte: „gegen sich", eventuell die Streichung des ganzen Satzes beantragt.

Die Beibehaltung dieser Worte wurde aber mehrseitig auf das Entschiedenste befürwortet und namentlich geltend gemacht, wenn man den Eintretenden nicht für verpflichtet halten würde, die nach seinem Eintritte wegen früher beschlossener Unternehmungen nothwendig werdenden Beiträge zu bezahlen, und der Rhederei nur das im letzten Satze enthaltene Recht einräume, dem Eintretenden auf seinen Antheil Abzüge zu machen, sonach Letzterem gestatte, sich ganz passiv zu verhalten, so sei der Betrieb der Rhederei kaum noch denkbar und die Ausführung der Unternehmungen behindert. Der Eintretende müsse ohne Zweifel die nach seinem Eintritte nothwendig werdenden Beiträge zahlen und möge sich wegen derselben an seinen Vorgänger halten, wenn nach dem unter

ihnen bestehenden Verhältnisse die Vortheile eines solchen Unternehmens vielleicht noch dem Letzteren zukämen. Nur wegen der früher beschlossenen Einzahlungen könne die Rhederei an den Austretenden verwiesen werden.

Schließlich wurde der erste Satz des zweiten Absatzes von Art. 15 angenommen und durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten beschlossen, daß statt: „der Erwerbung" „der Anzeige der Erwerbung" zu setzen sei. Die Streichung des zweiten Satzes und ebenso die Streichung der Worte: „gegen sich" wurde mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt und somit auch der zweite Satz angenommen, der dritte Satz endlich wurde mit 7 gegen 3 Stimmen angenommen.

Hierauf wurde noch beantragt, in den dritten Satz nach: „die übrigen Mitrheder" einzuschalten: „und der Korrespondentrheder." Man machte nämlich geltend, der Korrespondentrheder sei nicht selten veranlaßt, für die einzelnen Mitrheder in Vorschuß zu gehen und sei hiefür dadurch gedeckt, daß er die Gelder der Rhederei in Händen habe, und bei stattfindenden Auszahlungen sein Guthaben abziehen könne. Derselbe dürfe unter einem Wechsel der Mitrheder, den auch er nicht hindern könne, nicht leiden, und müsse deshalb die Abzüge, auf welche er gerechnet habe, auch dem neuen Erwerber machen dürfen.

Dieser Vorschlag wurde jedoch von mehreren Seiten bestritten und gegen denselben bemerkt: wenn der Korrespondentrheder zugleich ein Mitrheder sei, so sei schon durch den Antrag in der Anlage für ihn das Nöthige vorgesehen, er sei in den „übrigen Mitrhedern" mitbegriffen. Wenn er aber kein Mitrheder sei, so würde die Bewilligung des Rechtes, Abzüge zu machen, die Statuirung eines neuen Pfandrechtes enthalten und insoferne bedenklich sein, jedenfalls aber nicht hieher gehören. Der erwähnte Antrag wurde hienach auch mit 9 gegen 1 Stimme, und ein hierauf angebrachter Antrag auf Streichung des ganzen letzten Satzes mit demselben Stimmenverhältniß gleichfalls abgelehnt.

Art. 16,

dessen erster Satz schon in voriger Sitzung erledigt war, wurde ohne Beanstandung genehmiget.

Zu

Art. 17

wurde bemerkt, er enthalte den Art. 410 des preuß. Entwurfes nur in veränderter Redaktion, um eine größere Harmonie mit der in den ersten Büchern des Handelsgesetzbuches gebrauchten Ausdrucksweise herzustellen, und um auszudrücken, daß nicht der Beschluß auf Auflösung allein ge-

nüge, sondern auch die faktische Einstellung des Rhedereibetriebes erforderlich sei. Auch habe die unmittelbare Verbindung der Bestimmung über den Verkauf des Schiffes mit der über die Auflösung der Rhederei, wie sie in Art. 410 vorkomme, ungeeignet und der Ausdruck: „Verkauf" zu eng geschienen, weshalb statt desselben „Veräußerung" gesetzt worden sei.

Ziffer 1 dieses Artikels und insbesondere der Satz: „kraft dessen das Schiff — — — verwendet wird," wurde jedoch mehrfältig beanstandet, und bemerkt, die jetzige Fassung der Ziffer 1 führe zu dem Mißverständnisse, als könne der Beschluß der Stimmenmehrheit auch dahin gehen, daß das Schiff nicht mehr zur Seefahrt, sondern zu einem andern Zwecke, z. B. als Packraum u. dgl. verwendet werden solle; sie lasse nicht erkennen, daß es sich blos darum handle, daß dem Beschlusse auf Auflösung der Rhederei auch ein faktisches Aufhören ihres Betriebes folgen müsse. Da nun kein Interesse dafür vorhanden sei, von dem faktischen Aufhören des Rhedereibetriebes ausdrücklich im Gesetze zu sprechen, weil es sich von selbst verstehe, daß in einem faktischen Fortbetriebe der Seefahrt, welcher dem auf Auflösung der Rhederei gerichteten Beschlusse nachfolgen würde, ein neuer entgegengesetzter Beschluß liege, so werde die Streichung dieses Satzes beantragt. Nachdem mehrere Fassungsänderungen vorgeschlagen worden waren, durch welche das angeführte Redaktionsbedenken gehoben werden sollte, beschloß man zu Ziffer 1 mit 7 gegen 3 Stimmen die Streichung des ebenbesprochenen Satzes. Ziffer 2 wurde mit 8 gegen 2 Stimmen angenommen.

Bezüglich des letzten Absatzes wurde sodann hervorgehoben, die Fassung seines Eingangs müsse nunmehr geändert werden, nachdem aus Ziffer 1 der Satz gestrichen worden sei, auf welchen der letzte Absatz sich bezogen habe. Wenn die Auflösung der Rhederei beschlossen sei, bedürfe es eines besonderen, auf Veräußerung des Schiffes gerichteten, Beschlusses nicht mehr; die Veräußerung des Schiffes sei vielmehr die nothwendige Folge der Auflösung der Rhederei, da nach Aufhebung des Societätsverhältnisses unter den Rhedern der Verkauf des Schiffes zum Zweck der Auseinandersetzung von jedem Rheder gefordert werden könne. Es wurde deshalb von einer Seite beantragt, den Eingang des letzten Absatzes wie folgt, zu fassen: „die Veräußerung des Schiffes muß ꝛc." oder von anderer Seite:

„Ist die Auflösung der Rhederei beschlossen, so muß die Ver-
„äußerung des Schiffes durch öffentlichen ꝛc."

Diese Fassungen, gegen deren Motivirung sich übrigens kein Bedenken ergab, fand man jedoch zu eng, da darin der gewöhnlichere Fall, daß einfach der Verkauf des Schiffes beschlossen wird, nicht ausdrücklich

hervorgehoben sei; es wurde deshalb die erste der ebenerwähnten Fassungen mit 6 gegen 4 Stimmen abgelehnt und mit 7 gegen 3 Stimmen folgende Redaktion angenommen:

„Ist die Auflösung der Rhederei oder die Veräußerung des Schiffes „beschlossen, so muß die letztere durch öffentlichen 2c."

Bei Diskussion des Satzes: „sie kann nicht zu einer Zeit — — — — Reise befrachtet ist," erhoben sich mehrere Stimmen dafür, daß dieser Satz eine Erweiterung erfahren müsse. Man könne nämlich, so führte man an, ohne die Interessen der einzelnen Rheder zu gefährden, überhaupt nicht zugeben, daß die Majorität den Verkauf des Schiffes im Auslande beschließe, wenn gleich der Weg der öffentlichen Aufbietung betreten werden solle. Auktionen in auswärtigen Häfen seien höchst gefährlich. Wenn dieselben in kleineren Häfen vorgenommen werden sollten, so würden sich selten mehrere Lizitanten einfinden und oftmals das Schiff weit unter seinem Werthe zugeschlagen werden müssen. Es sei zu befürchten, daß dergleichen Verhältnisse doloser Weise von treulosen Schiffern benutzt würden. Dazu komme noch der Umstand, daß die Kosten öffentlicher Auktionen in mehreren ausländischen Häfen außerordentlich bedeutend seien, und auch hiedurch das Interesse der Rheder in Gefahr komme. Veräußerungen von Schiffen im Auslande könne man also nur dann zulassen, wenn sie durch Stimmeneinhelligkeit beschlossen würden. Dem Einwande, daß eine solche Vorschrift zu weit gehe, indem mitunter die Schiffe gerade zu dem Zwecke ins Ausland gesendet würden, um wo möglich dort verkauft zu werden, wurde mit der Bemerkung begegnet, daß in solchen Fällen ohne Zweifel der Verkauf des Schiffes im Auslande die Zustimmung aller Mitrheder habe und der Kapitain mit ausreichenden Vollmachten versehen sei, daß es aber dabei gewiß nicht auf einen Verkauf der Schiffe in öffentlichen Auktionen abgesehen sei, sondern auf Verkäufe unter der Hand, die allerdings, von einem zuverlässigen Schiffer geleitet, minder gefährlich für die Rhederei seien. Es wurde hienach auch einstimmig beschlossen, daß zu Verkäufen des Schiffes im Auslande Stimmeneinhelligkeit erforderlich sei.

Dem Antrage, auszusprechen, daß die Majorität vor Heimkehr des Schiffes in die Heimath, also bevor dasselbe nochmals besehen und sein Werth untersucht worden, nicht einmal den Beschluß fassen könne, daß das Schiff in der Heimath zu verauktioniren sei, wurde eine weitere Folge nicht gegeben.

II. Titel.
Von dem Rheder und der Rhederei.

I. Definition.

Art. 1.

Der Art. 393 des Entwurfes in der geänderten Fassung.

II. Rechtsverhältniß der Mitrheder unter einander.

Art. 2.

Das Rechtsverhältniß der Mitrheder zu einander richtet sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrage; soweit über dasselbe eine Verabredung nicht getroffen ist, gelten die Bestimmungen der nachfolgenden Artikel dieses Titels.

1. Beschlüsse.

Art. 3.

Für die Geschäftsführung einer Rhederei sind die Beschlüsse der Mitrheder maßgebend.

Bei den Beschlüssen entscheidet die Mehrheit der Stimmen u. s. w. nach Art. 394 des Entwurfes in der neuen Fassung.

2. Korrespondentrheder.

Art. 4.

Art. 398 des Entwurfes in der neuen Fassung.

Art. 5.

Art. 399 des Entwurfes nach der neuen Fassung.

Art. 6.

Der Korrespondentrheder ist der Rhederei zum Fleiß und zur Sorgfalt eines ordentlichen Rhеders verpflichtet.

Art. 7.

Der Art. 401 des Entwurfes in der neuen Fassung.

Art. 8.

Der Art. 402 des Entwurfes in der neuen Fassung.

Art. 9.

Der Art. 404 des Entwurfes in der neuen Fassung.

3. Beitragspflicht jedes Mitrhеders.

Art. 10.

Der erste Satz des Art. 395 in der neuen Fassung.

Art. 11.

Der Art. 396 in der neuen Fassung.

Art. 12.

Der Art. 397 in der neuen Fassung.

4. Gewinn- und Verlustvertheilung.

Art. 13.

Der zweite Satz des Art. 395 verbunden mit Art. 403 nach Inhalt der beschlossenen Aenderung.

5. Austritt aus der Rhederei durch Verkauf eines Parts.

Art. 14.

Jeder Mitrheder kann seinen Part jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitrheder veräußern; ein Vorkaufsrecht steht den Mitrhedern nicht zu.

Jedoch kann eine Veräußerung des Parts, in Folge deren das Schiff das Recht, die Flagge des Staates zu führen, verlieren würde, rechtsgültig nur mit Zustimmung aller Mitrheder erfolgen. Die Landesgesetze, welche eine solche Veräußerung überhaupt für unzulässig (ungültig) erklären, werden durch diese Bestimmung nicht berührt.

(Anlage zum CLXXXV. Prot. Satz 2.)

Art. 15.

Der Mitrheder, welcher seinen Part veräußert hat, muß der Rhederei davon Anzeige machen; die Rhederei ist befugt, bis dahin, daß dieses geschehen, ihn noch als Mitrheder zu betrachten, und er bleibt wegen aller in dem Zeitraume bis zur Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitrheder den übrigen Mitrhedern verhaftet.

Der Erwerber eines Parts ist seit dem Zeitpunkt der Erwerbung als Mitrheder verpflichtet; er muß die in früherer Zeit gefaßten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte, gleichwie der Veräußerer, gegen sich gelten lassen; die übrigen Mitrheder können außerdem alle gegen den Veräußerer als Mitrheder in früherer Zeit entstandenen Verbindlichkeiten in Bezug auf den Part gegen ihn zur Aufrechnung bringen; unbeschadet seines Rechts auf Gewährleistung gegen den Veräußerer.

6. Auflösung der Rhederei.

(Anlage zum CLXXXV. Prot. Satz 1.)

Art. 16.

Eine Aenderung in den Personen der Mitrheder ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Rhederei.

Wenn ein Mitrheder stirbt oder in Konkurs geräth oder zur Verwaltung seines Vermögens rechtlich unfähig wird, so hat dies die Auflösung der Rhederei nicht zur Folge.

Eine Auftündigung von Seiten eines Mitrheders oder eine Ausschließung eines Mitrheders findet nicht statt.

Art. 17.

Die Rhederei wird aufgelöst:

1. durch Beschluß der Stimmenmehrheit, kraft dessen das Schiff veräußert oder für die Rhederei nicht mehr zur Seefahrt verwendet wird;
2. durch das Aufhören des gemeinschaftlichen Eigenthums an dem Schiff.

Ist die Veräußerung des Schiffes beschlossen, so muß dieselbe durch öffentlichen Verkauf erfolgen; sie kann nicht zu einer Zeit geschehen, in welcher das Schiff auf der Reise befindlich oder zu einer Reise befrachtet ist. Soll die Veräußerung in Abweichung von diesen Bestimmungen bewirkt werden, so ist die Zustimmung aller Mitrheder erforderlich.

III. Rechtsverhältniß des Rheders und der Mitrheder zu dritten Personen.

a. Besondere Haftpflicht des Rheders oder Mitrheders als solchen aus Handlungen anderer Personen.

Art. 18.

Dritten Personen gegenüber haften:

Der Rheder sowie die Mitglieder einer Rhederei für die Verbindlichkeiten, welche während der Dauer ihrer Eigenschaft als Rheder oder Mitrheder

von dem Schiffer oder dem Korrespondentrheder innerhalb der Grenzen ihrer Befugnisse eingegangen sind. Sie sind für den Schaden verantwortlich, welchen der Schiffer oder die Schiffsmannschaft durch ihr Verschulden in Ausführung der ihnen obliegenden Verrichtungen einem Dritten zufügen.

Die Mitglieder einer Rhederei haften als solche nicht solidarisch, sondern nur nach Verhältniß ihrer Antheile am Schiffe.

b. Grenzen der Haftpflicht des Rheders oder Mitrheders gegen Dritte. Abandon.

Art. 19.

Der Rheder und die Mitglieder der Rhederei haften als solche persönlich. Jedoch haften sie nur mit ihrem Schiffsvermögen und können sich durch die Abtretung desselben befreien, wenn die Verbindlichkeit durch eine nur dem Schiffer oder der Schiffsmannschaft zur Last fallende rechtswidrige Handlung oder Unterlassung entstanden ist.

Die Befugniß, sich durch Abtretung des Schiffsvermögens zu befreien, erlischt, wenn das Schiff nach erlangter Kenntniß von dem erhobenen Anspruch von Neuem in die See gesandt ist.

Das Schiffsvermögen umfaßt das Schiff oder den Part, die Fracht der letzten angetretenen Reise und die Versicherung.

c. Aenderung in den Verbindlichkeiten des Rheders oder der Mitrheder gegen dritte Personen in Folge der Veräußerung des Schiffs oder des Parts.

(Vergl. Anlage zum CLXXXV. Protokoll Satz 3.)

Art. 20.

Wenn ein Rheder das Schiff oder ein Mitrheder seinen Schiffspart veräußert, so gehen diejenigen Verbindlichkeiten gegen Dritte, für welche sie nur mit dem Schiffsvermögen haften, in gleichem Maße auf den neuen Erwerber über, unbeschadet des Rechts des Letzteren auf Gewährleistung.

Im Uebrigen wird durch die Veräußerung des Schiffes oder des Schiffsparts an den in dem Zeitpunkt derselben entstandenen Verbindlichkeiten gegen Dritte nichts geändert.

(Anlage zum vorigen Protokoll Satz 4.)

Wird das Schiff oder der Schiffspart veräußert, während das Schiff sich auf der Reise befindet, so ist, im Verhältniß zwischen dem Veräußerer und dem Erwerber, in Ermangelung einer anderen Vereinbarung anzunehmen, daß der Gewinn und der Verlust der laufenden Reise dem Erwerber zukommt; wegen der diese Reise betreffenden Verbindlichkeiten gegen Dritte hat der Erwerber den Veräußerer zu vertreten.

Art. 21.

Die vorbehaltene Bestimmung über den Fall, wenn Rheder und Ausrüster verschiedene Personen sind.

Art. 22.

Die vorbehaltene Bestimmung über die Anwendbarkeit einzelner Artikel des Titels auf eine zum Bau eines Schiffes zusammengetretene Gesellschaft.

CLXXXVII. Sitzung.

Hamburg, am 15. Mai 1858.

Heute wurden unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die Vorschläge der Redaktionskommission über die Fassung der bisher in Betreff der Rhederei gefaßten Beschlüsse entgegengenommen und über dieselben nach stattgehabter Berathung Beschluß gefaßt. Hiebei ergaben sich noch folgende, die materielle Seite der Sache berührende Diskussionen.

Für den Art. 394 hatte die Redaktionskommission folgende Fassung vorgeschlagen:

„Für die Angelegenheiten der Rhederei sind die Beschlüsse der Mit„rheder maßgebend. Bei der Beschlußfassung entscheidet die Mehr„heit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Größe der „Antheile gezählt. Die Stimmenmehrheit für einen Beschluß ist „vorhanden, wenn die Antheile der Personen, welche dem Beschlusse „zugestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des Ganzen „bilden.

„Einstimmigkeit sämmtlicher Mitrheder ist erforderlich zu Be„schlüssen, welche dem Zwecke der Rhederei fremd oder den Bestim„mungen des Rhedereivertrages entgegen sind, oder den Rhedereivertrag abändern sollen.

Hiebei wurden die in dem letzten Absatze enthaltenen Worte: „sämmtliche Mitrheder" beanstandet und hervorgehoben, mit diesen Worten, welche in der bei der Verhandlung vom 1. Mai d. J. (Prot. CLXXIX.) angenommene Fassung nicht enthalten gewesen seien, werde eine noch nicht debattirte, materielle Rechtsfrage entschieden; es sei deshalb angemessener, diese Worte hier wegzulassen. Mit diesen Worten werde nämlich zugleich bestimmt, daß bei Beschlüssen der hier in Frage stehenden Art nicht allein die stimmberechtigten Mitrheder gehört werden und ihre Zustimmung erklären müßten, sondern auch diejenigen Mitrheder, welche sich, wie dies hin und wieder vorkomme, ihres Stimmrechts bei Eingehung des Rhedereivertrages begeben hätten.

Mehrere der Herren Abgeordneten hielten eine solche materielle Entscheidung nicht für richtig und traten deshalb dem Antrage auf Löschung

der erwähnten Worte bei; andere waren der Ansicht, daß dieselbe völlig angemessen und demgemäß die streitigen Worte beizubehalten seien. Diese letzteren Mitglieder hielten nämlich dafür, daß diejenigen Mitrheder, welche ihres Stimmrechtes sich begäben, hiebei gewiß nur an einen regelmäßigen, den Rhedereistatuten entsprechenden Verlauf der Geschäftsführung denken würden, und daß in einem Verzichte auf die Stimmführung bei regelmäßigem Geschäftsgange nicht auch ein Verzicht auf die Abgabe der Stimme für den Fall gefunden werden könne, wenn es sich um Abweichungen vom Rhedereivertrage handle, da Verzichte der striktesten Interpretation unterlägen.

Andere Mitglieder waren jedoch der Ansicht, daß die hier angeregte Frage materiell durch die Aufnahme der beanstandeten Worte gar nicht entschieden werde. In dem vorliegenden Artikel sei unverkennbar der regelmäßige Fall vorausgesetzt, daß alle Mitrheder Stimmberechtigung hätten und für diesen Fall sei die von der Redaktionskommission beantragte Fassung angemessen. Die Frage, welche Bedeutung die vertragsmäßige Bestimmung haben solle, daß einzelnen Mitrhedern kein Stimmrecht zukomme, ob und wann dieser Bestimmung unerachtet das Stimmrecht dieser Mitglieder wieder auflebe, werde hier nicht berührt, sondern sei nach Inhalt des jedesmaligen Vertrages zu beurtheilen.

Schließlich entschied man sich für die Beibehaltung der besprochenen Worte.

Eine weitere Beanstandung betraf die Fassung des

Art. 397.

des preuß. Entwurfes. Die Redaktionskommission hatte vorgeschlagen, dessen ersten Absatz wie folgt zu fassen:

„Wenn der Beschluß einer neuen Reise gefaßt ist, imgleichen wenn „nach beendigter Reise des Schiffs die Reparatur desselben beschlossen „worden ist, so kann jeder Mitrheder, welcher dem Beschlusse nicht „zugestimmt hat, sich von der Leistung der dazu erforderlichen Ein„zahlungen dadurch befreien, daß er seinen Antheil am Schiffe „aufgiebt."

Ein Mitglied hob nun hervor, nach den Verhandlungen über diesen Artikel (Prot. der CLXXX. Sitzung Seite 1513) bedeute hier der Ausdruck: „Antheil am Schiffe" blos den Antheil am gemeinschaftlichen Eigenthume des Schiffes unter Ausschluß des Antheils an den gesellschaftlichen Rechten der Rhederei. Da nun in den früheren Artikeln, namentlich in Art. 396 des preuß. Entwurfs und in den die gesetzliche Vollmacht des Korrespondentrheders betreffenden Bestimmungen, unter Antheil am Schiffe der Antheil

des Mitrheders am gemeinschaftlichen Eigenthume einschließlich des Antheils an den Societätsrechten gemeint sei, so stehe zu befürchten, daß sich hiedurch Mißverständnisse ergeben würden. Demgemäß wurde in allen früheren Artikeln statt: „Antheil am Schiffe" „Schiffspart" oder nur „Antheil" zu setzen beantragt.

Diese Deduktion wurde jedoch mehrfältig bestritten; namentlich wurde von mehreren Seiten Widerspruch dagegen eingelegt, daß in den übrigen Artikeln unter dem Antheile am Schiffe zugleich der Antheil an den Societätsrechten des Mitrheders gemeint sei und nach längerer Debatte der ebenerwähnte Antrag mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt. Der von einer anderen Seite gestellte Antrag, in allen bisher berathenen Artikeln sich überall desselben Ausdrucks: „Antheil am Schiffe" zu bedienen, und nicht, wie in Art. 394 geschehen, blos „Antheil" statt: „Antheil am Schiffe" zu setzen, wurde gleichfalls mit 6 gegen 4 Stimmen abgelehnt. Dabei ward von mehreren Seiten vorbehalten auf diesen Gegenstand zurückzukommen, um nöthigenfalls eine Prüfung zu veranlassen, ob und event. in welchen Artikeln etwa blos zu setzen sei „Antheil" und in welchen „Antheil am Schiffe."

Schließlich wurden die Protokolle der CLXXIX. Sitzung vom 1. Mai, der CLXXX. Sitzung vom 3. Mai und der CLXXXI. Sitzung vom 5. Mai 1858 verlesen und genehmigt.

CLXXXVIII. Sitzung.

Hamburg, am 17. Mai 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute von einem Herrn Abgeordneten zunächst der Antrag gestellt, folgenden Zusatzartikel anzunehmen und an geeigneter Stelle einzuschalten:

„Beim Wechsel der Inhaber eines Parts ist der Korrespondentrheder „befugt, dem Nachfolger auf die späteren Geldaustheilungen die„jenigen Ansprüche in Aufrechnung zu bringen, welche für ihn als „Korrespondentrheder gegen dessen Vormann begründet worden sind."

Da jedoch dieser Antrag, dessen Inhalt mehrere Herren Abgeordnete als selbstverständlich bezeichneten, während andere gegen diese Auffassung Widerspruch erhoben, keine Unterstützung fand, zog ihn der Herr Antrag-

steller zurück, indem er bemerkte, die von ihm vertretene Regierung werde nicht umhin können, den Inhalt des proponirten Zusatzartikels im Einführungsgesetze zur gesetzlichen Geltung zu bringen.

Ein anderer Herr Abgeordneter erklärte sodann, er behalte sich vor, seiner Zeit, wenn die Frage über die Zulässigkeit der Versicherung fremder Rechte und Interessen erlediget sein werde, eine Bestimmung des Inhaltes zu beantragen, daß nicht nur der Korrespondentrheder, welcher Mitrheder ist, sondern auch derjenige, der bei der Rhederei nicht betheiliget, sondern blos Mandatar der Rheder ist, berechtiget sei, die für die einzelnen Mitrheder gemachten Vorschüsse zu versichern.

Hierauf wurde der in der Anlage nebst Motiven beigedruckte Antrag des Herrn Abgeordneten für Mecklenburg der Diskussion unterstellt, wornach an die Stelle des Art. 397 des Entwurfes und beziehungsweise der nunmehr beschlossenen Fassung dieses Artikels die in der Anlage aufgeführten Bestimmungen über das Setzungsrecht der Mitrheder treten sollen. Zunächst fügte der Herr Antragsteller den Motiven zu seinem Antrage noch bei: Die zum Art. 397 gefaßten Beschlüsse erkennten das Bedürfniß eines Schutzes der Minorität gegenüber der Majorität an und wollten für gewisse Fälle Schutz gewähren. Bei der so gegebenen Beschränkung müßte der Schutz aber doch ein ausreichender sein. Als ein solcher werde das flebile beneficium des Abandons nicht gelten können, vielmehr würden der Minorität Mittel und Wege zu bieten sein, schon dem Eintritt des Nachtheils, also der Ausführung des Majoritätsbeschlusses, vorzubeugen. Dies geschehe dadurch, daß für gewisse Fälle auf Antrag der Minorität entweder die Auflösung der bisherigen Societät, oder in Folge Setzung des Schiffes das Ausscheiden eines von beiden Theilen aus der Societät eintreten müsse. Der letztere Auseinandersetzungsmodus dürfte der zweckmäßigere sein, indem es dabei nicht nöthig werde, allemal die ganze Rhederei aufzulösen und zu dem Verkauf als dem äußersten Mittel zu schreiten. Die vorgeschlagenen Auswege machten zugleich die Abandonsbefugniß entbehrlich, welche in dem Gesellschaftsverhältnisse der Mitrheder untereinander jedenfalls als eine starke Anomalie erscheine.

Von anderen Seiten wurde zur Unterstützung des Antrages bemerkt, das Setzungsrecht sei ein sehr altes Recht, schon im Consolato del mare, im ältesten Oleronschen Rechte, auch in den Hamburger und Lübecker Statuten ꝛc. ꝛc. ausdrücklich anerkannt, und könne sohin um so unbedenklicher neuerdings wieder gesetzlich sanktionirt werden.

Die Mehrzahl der Herren Abgeordneten sprach sich jedoch gegen eine Aufnahme von Bestimmungen über das Setzungsrecht in das Gesetzbuch

aus. Hiebei wurde namentlich hervorgehoben: Das Setzungsrecht sei zwar in mehreren alten Seerechten, z. B. im Consolato del mare anerkannt, aber bei den meisten seefahrenden Staaten, deren Seerecht auf dem Consolato beruhe, ganz außer Gebrauch gekommen. Dies sei z. B. am adriatischen Meere der Fall, wo es früher zwar auch bekannt gewesen, aber wegen der großen Unsicherheit, die über die Modalitäten seiner Geltendmachung geherrscht habe, gänzlich unpraktisch geworden sei. Das Setzungsrecht sei nur noch in einzelnen Staaten im Gebrauche, somit ein rein partikulares Institut, welches sich zur Aufnahme in ein allgemeines Seerecht nicht eigne, und zwar um so weniger, als dasselbe sich nur unter gewissen Voraussetzungen im Gebrauche erhalten zu haben scheine, nämlich da, wo die Rhederei aus vielen Mitrhedern bestehe. Das Setzungsrecht sei übrigens auch nicht ohne grundsätzliche Bedenken, denn, während es ein Schutzmittel für die Minorität gegenüber der beschlußfassenden Majorität sein solle, liege die Gefahr nahe, daß es zu einer Tyrannei der Minorität zum Nachtheile der Majorität führe, zu einer Tyrannei, welche die fortune de terre über die fortune de mer zum Nachtheile der Schifffahrt üben könnte, wenn nämlich die Minorität sich im Besitze anderweitiger Mittel befinde, die Majorität aber ihr ganzes Vermögen im Schiffe stecken habe. Weiterhin komme in Betracht, daß es mit der Aufstellung einiger weniger Bestimmungen über das Setzungsrecht nicht gethan sein würde, sondern eine förmliche Organisirung desselben und eine Reihe von Bestimmungen darüber nothwendig wäre, wie dasselbe zu üben sei. Wenn übrigens auch dem Bisherigen zufolge eine gesetzliche Sanktionirung des Setzungsrechtes im allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche nicht empfehlenswerth sei, so scheine doch andererseits kein Bedenken dagegen obzuwalten, wenn dasselbe in den Einführungsgesetzen einzelner Staaten oder in einzelnen Rhedereiverträgen vorbehalten, beziehungsweise eingeführt würde, da es sich nur auf das innere Verhältniß der Mitrheder unter einander beziehe und keine Ausnahme, keine Abweichung von den Bestimmungen des allgemeinen deutschen Seerechtes, sondern Zusätze zu diesen Bestimmungen enthalte und neben denselben hergehe, also mit dem Systeme des allgemeinen Rechtes nicht im Widerspruch stehe, sondern in dasselbe recht wohl mit aufgenommen werden könne.

Da der bisher besprochene Antrag keine ausreichende Unterstützung fand, zog ihn der Herr Antragsteller zurück, und beantragte nur, im Hinblicke auf die zuletzt erwähnten Erwägungen einen Vorbehalt des Inhaltes in das Gesetz aufzunehmen, daß die Landesgesetze das Setzungsrecht wahren könnten, eventuell zu beschließen, daß die Versammlung in diesem Sinne

eine ausdrückliche Erklärung zu Protokoll niederlege. Nach stattgehabter Debatte, in welcher namentlich angeführt wurde, daß das Setzungsrecht ein zu schwankender Begriff und die einzelnen Modalitäten desselben zu wenig feststehend seien, als daß man sich füglich zu einem solchen ausdrücklichen Vorbehalte entschließen könnte, wurde der erste dieser Anträge mit 6 gegen 4 Stimmen, und der zweite mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt, wornach die Herren Abgeordneten für Mecklenburg, Lübeck und Hamburg ihren hohen Regierungen das etwa Nöthige wegen Wahrung des Setzungs- und Kiesungsrechtes in den Partikulargesetzen vorbehielten.

Im Laufe der Diskussion war die Bemerkung gemacht worden, daß das Setzungsrecht ohne Zweifel im Rhedereivertrage statuirt werden könne, und daß Nichts im Wege stehe, wenn eine Regierung sich veranlaßt sehen würde, dasjenige, was durch Uebereinkunft der Kontrahenten in einem Vertrage festgesetzt werden könne, für ihr Territorium für alle Fälle festzusetzen und somit im Einführungsgesetze gewissermaßen einen partikularen Normalkontrakt zu statuiren, daß aber allerdings eine solche ausdrückliche Anerkennung des Setzungsrechtes im Einführungsgesetze nothwendig sein werde, wenn es da, wo es bisher bestand, durch das allgemeine Seerecht nicht abgeschafft werden solle. Diese Bemerkung gab Veranlassung zu einer Diskussion darüber, ob überhaupt mit Wirksamkeit in Verträgen das Setzungsrecht statuirt werden könne oder nicht. Während einige Mitglieder diese Frage bejahten, weil der neu eintretende Rheder den Antheil am Schiffe auf Grund des Vertrages erwerbe, machten andere Herren Abgeordnete die Ansicht geltend, daß, da Verträge über die Ausübung von dinglichen Rechten überhaupt nur unter den Kontrahenten wirken könnten, eine Vertragsbestimmung, in welcher das Setzungsrecht statuirt würde, weder von einem neu eintretenden Mitrheder noch von den übrigen Mitrhedern gegen ihn geltend gemacht werden könnte, da der Eintretende bei Ausübung seines dinglichen Eigenthumsrechtes an die Verträge Dritter nicht gebunden sei, und aus denselben keine Rechte herzuleiten vermöge, daß also das Setzungsrecht mit rechtlicher Wirksamkeit nur im Wege der Einführungsgesetze statuirt werden könne. Gleiche Meinungsverschiedenheit ergab sich bezüglich der vertragsmäßigen Einführung des Vorkaufsrechtes, dessen in der Debatte gelegentlich Erwähnung geschah. Bezüglich dieses Rechtes bestand aber auch noch eine Differenz darüber, ob das Vorkaufsrecht, dessen Art. 408 des Entwurfes Erwähnung thut, da, wo es bisher bestand, zugleich ein dingliches Retraktsrecht oder ein rein persönliches Recht sei, welches im Falle einer Verletzung desselben zu nichts Weiterem als einer Entschädigungsklage führe. Indessen boten diese Erörterungen zu

keiner Beschlußfassung Anlaß; jedoch erklärten mehrere Herren Abgeordnete, sie müßten ihren Regierungen das Nöthige vorbehalten, falls die von ihnen bestrittene Ansicht, daß ein Vorkaufsrecht oder ein dem ähnliches Recht mit Wirkung gegen Dritte im Rhedereivertrage nicht stipulirt werden könne, rechtliche Anerkennung finden sollte.

Hierauf ergab sich eine Meinungsverschiedenheit darüber, ob nunmehr in Berathung der Anlage zum CLXXXVI. Protokoll fortzufahren und zu dem den Art. 406 und 407 des Entwurfes korrespondirenden Art. 18 u. folg. dieser Anlage überzugehen sei, obschon die Debatte über die in diesen Artikeln angeregten Fragen am Schlusse der CLXXXIV. Sitzung bis auf Weiteres vertagt worden war. Man einigte sich jedoch nach Abwägung der Gründe für und wider dahin, die erwähnten Fragen in einer Vorbesprechung zu erörtern. Nachdem diese Vorbesprechung stattgehabt hatte, und namentlich von Seiten der kaufmännischen Herren Abgeordneten ausführliche Darlegungen über den in den obenerwähnten Artikeln behandelten Rechtsstoff gemacht waren, beschloß man mit 7 gegen 3 Stimmen, in nächster Sitzung in die Diskussion derselben einzugehen.

Anlage.

Antrag.

Erheben sich zwischen den Rhedern Differenzen über die Wahl oder Entlassung des Korrespondentrheders oder des Schiffers, ferner über eine neue Reise, sowie über Reparaturen, wozu Beiträge der Rheder erforderlich werden, so muß die Ausführung des Majoritätsbeschlusses einstweilen unterbleiben, wenn ein in der Minorität verbleibender Rheder von dem Setzungsrechte Gebrauch macht.

Die Setzung muß ungesäumt nach erhaltener Kenntniß von dem Majoritätsbeschlusse erfolgen; sie ist an die dem Majoritätsbeschlusse zustimmigen Rheder zu richten und dem Korrespondentrheder zur Einwirkung der Gegenerklärung zuzustellen.

Die Setzung muß einen Geldanschlag des Schiffes enthalten, in dessen Grundlage der Setzende sein Part den dissentirenden Rhedern zu geben, oder deren Parte zu nehmen gewillt ist. Der Anschlag ergreift, außer dem Werth des Schiffes und der Schiffsgeräthschaften, den nach Abzug der

Schulden verbleibenden gemeinsamen Kassenbestand und die wegen des Schiffes laufenden Kontrakte.

Die Majorität hat die Wahl, ob sie geben oder nehmen will und muß sich darüber binnen 14 Tagen erklären. Im Falle des Gebens müssen gesammte Parte der Majorität gegeben werden, mit Ausnahme der Parte derjenigen Mitglieder, welche bereit sind, den Setzenden zu folgen. Ist die Majorität abstimmig über Nehmen oder Geben, so gehen diejenigen vor, welche das Part des Setzenden für ihre Rechnung nehmen wollen.

Der Setzungspreis ist von dem Nehmer binnen 8 Tagen zu erlegen, und steht sodann das Schiff wieder zur freien Verfügung der beim Schiffe bleibenden Rheder.

Diejenigen Rheder, welche an der zur Frage stehenden Abstimmung keinen Theil genommen haben, bleiben mit ihren Parten im Schiffe.

Eventualiter:

Bei Differenzen über die Wahl oder Entlassung eines Korrespondentrheders oder Schiffers, ferner über eine neue Reise, sowie über Reparaturen, wozu Beiträge der Rheder erforderlich werden, muß auf Antrag eines zur Minorität gehörenden Rheders der Verkauf des Schiffes erfolgen. Dieser Antrag muß jedoch ungesäumt nach erlangter Kenntniß von dem Majoritätsbeschlusse dem Korrespondentrheder zugestellt werden, und ist sodann die Ausführung des Majoritätsbeschlusses zu sistiren.

Motive.

Das Recht der Setzung bezweckt einen Schutz der Minorität gegen Beschlüsse der Majorität und pflegt nur bei wichtigen Vorfällen in Anwendung zu kommen. Es gilt noch immer für ein glückliches Auskunftsmittel zur Hebung von Differenzen, und wünscht die mecklenburgische Rhederei dringend dessen Erhaltung, mindestens für sich.

Bei Differenzen der Gesellschafter unter einander, bleibt, wenn eine Verständigung nicht zu erreichen ist, häufig nur übrig, die Gesellschaft aufzulösen. Die einseitige Kündigung gehört zu den regelmäßigen Befugnissen eines jeden Gesellschafters und eben diese Kündigungsbefugniß zwingt schon seine Mitgesellschafter zu billigen Rücksichtsnahmen.

Der Rhedereigesellschaft hat man aber eine fester gebundene Organisation seit jeher zum Grunde gelegt, und so wenig die einseitige Aufkündigung eines Gesellschafters, wie Zufälle, die nur einen Gesellschafter treffen (Konkurs, Tod), als Auflösungsgründe der Societät gelten lassen. Zieht man die Gesellschaftsbande aber gar zu fest, so läuft man Gefahr, die

Minorität einer oft rücksichtslosen Tyrannei der Majorität Preis zu geben. Deswegen hat man diesen Grundsatz wieder durch Ausnahmen zu beschränken gesucht, die aber ebenso leicht dem umgekehrten Vorwurf, nämlich einer Unbilligkeit gegen die Majorität, ausgesetzt sind.

Die Uebelstände sind nun alle nur dadurch entstanden, daß man die gesellschaftlichen Bande zu fest gezogen hat. Damit ist denn auch das sachgemäße Heilmittel angedeutet, welches schon in frühen Zeiten benutzt und von einem lebendigen Gewohnheitsrecht festgehalten ist, nämlich daß der Minorität unter gewissen Restriktionen frei bleibt, die Aufhebung der Gesellschaft zu erwirken. Unzweifelhaft genügt es nicht zum Schutz der Minorität, daß sie ihre Parten verkaufen kann. Die Käufer sind auch an die Beschlüsse der Majorität gebunden, und wenn der Majoritätsbeschluß zu einer Entwerthung der Parten führt, so kann die Minorität diesen Nachtheil nicht durch Verkauf ihrer Parten, sondern nur durch Sistirung des nachtheiligen Beschlusses abwenden. Die Parten werden nicht blos mit Rücksicht auf den dermaligen baulichen Zustand des Schiffes, sondern auch mit Rücksicht auf die aus dem Frachtbetriebe zu erwartende Dividende bezahlt. Dabei hängt nun viel von dem guten Willen, der Gewandtheit und Erfahrung des Schiffers, sowie von seinem guten Rufe ab. Will nun die Majorität einen Mann, der in allen diesen Beziehungen auf Vertrauen keinen Anspruch hat, aus Rücksicht auf dessen Versorgung zum Schiffer einsetzen, so kann es leicht kommen, daß die Minorität keinen Abnehmer für ihre Parte findet. Ueberhaupt ist bei schlechten Zeiten auf Abnehmer von Parten wohl am wenigsten zu rechnen, da der Ankauf von Parten doch immer schon zu den weniger beliebten Arten von Kapitalanlagen gehören dürfte.

Die in Mecklenburg der Minorität zuständige Setzung ist keine Singularität, sondern nur theilweise Beseitigung einer Singularität durch Rückkehr zum Jus commune der Gesellschaften, nämlich Wiederherstellung der einseitigen Aufkündigungsbefugniß, wiewohl mit Restriktionen. Die Vorschläge über die Art und Weise der Ausübung des Setzungsrechtes entsprechen dem Mecklenburgischen Rechte.

Aus dem näheren Inhalt dieser Vorschläge dürfte sich ergeben, daß die Setzung ein Rechtsinstitut ist, welches der Eigenthümlichkeit deutschen Wesens seinen Ursprung verdankt und einen gelungenen Versuch enthält, die Unterordnung des Einzelwillens unter den Gesammtwillen mit thunlichster Berücksichtigung der individuellen Interessen durchzuführen.

CLXXXIX. Sitzung.

Hamburg, am 19. Mai 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Dr. Ritter von Raule machten in heutiger Sitzung zunächst die Hamburgischen Herren Abgeordneten die Mittheilung, daß sie vom Hohen Senate der freien und Hansestadt Hamburg ermächtiget worden seien, für einzelne Fragen einen von ihnen zu wählenden Schiffskapitain zu den Berathungen zuzuziehen, und daß sie denselben demnächst der Versammlung vorstellen würden.

Hierauf wurde zur Berathung der Frage übergegangen, wie weit die Mitrheder für die verschiedenen bei dem Betriebe der Rhederei sich ergebenden Forderungen zu haften haben sollten, und nach Anleitung der in der Anlage beigedruckten Zusammenstellung der hauptsächlichsten, nunmehr zu erledigenden Fragen vor Allem darüber diskutirt, ob der Grundsatz, daß Rheder und Mitrheder für die Verbindlichkeiten der Rhederei persönlich (fortune de terre) haften, wenigstens als Regel voran gestellt werden könne.

Dabei wurde anerkannt, daß zunächst nur die während eines unveränderten Fortbestandes der Rhederei entstehenden Forderungen in Betracht zu ziehen seien und von dem Falle des Austretens bisheriger und des Eintretens neuer Mitrheder hier abzusehen sei.

Von einigen Mitgliedern, welche die aufgeworfene Frage bejahen zu müssen glaubten, wurde angeführt: Die der Debatte unterstellte Frage sei eigentlich nur eine Fassungsfrage. Niemand bezweifle, daß es Fälle gebe, in welchen die Rheder mit ihrem ganzen, und solche, in welchen sie nur mit dem der See anvertrauten Vermögen einzustehen hätten. Es frage sich nun, ob man nicht unter Hinweglassung eines jeden allgemeinen Satzes eine Fassung wählen solle, in welcher gesagt würde, daß in diesen und jenen, einzeln aufzuzählenden Fällen die Rheder mit ihrem ganzen Vermögen, in diesen und jenen bestimmten Fällen aber nur mit Schiff und Fracht zu haften hätten. Ein solches Verfahren scheine aber nicht juristisch richtig zu sein. Denn juristisch müsse der Grundsatz zur Geltung gebracht werden, daß, wer eine Verbindlichkeit ohne ausdrückliche Bevorwortung einer geringeren Haftung übernehme, mit seinem ganzen Vermögen für die-

selbe einzustehen habe. Aber auch praktisch würde eine solche Fassung nicht empfehlenswerth sein, denn eine umfassende und vollständige Aufzählung der Fälle, in welchen die Rheder persönlich zu haften hätten, werde kaum aufgestellt werden können. Man würde, um eine solche Aufzählung zu Stande zu bringen, gezwungen sein, eine Reihe von Rechtsinstituten in Betracht zu ziehen, welche dem gewöhnlichen Obligationsrecht angehörten, und zu prüfen, ob nicht auch diese Institute bei der Rhederei vorkommen könnten und deshalb in die Aufzählung aufgenommen werden müßten. Es sei deshalb angemessen, die aufgeworfene Frage zu bejahen, einen dem entsprechenden Satz im Gesetze voranzustellen und auf denselben die Aufzählung derjenigen Fälle folgen zu lassen, für welche die Versammlung für gut finden würde, auszusprechen, daß die Rheder nur mit der fortune de mer haften sollten. Aus dem zuletzt angeführten Grunde scheine es auch unthunlich zu sein, umgekehrt zu verfahren und den Satz, daß der Rheder mit der fortune de mer hafte, als Regel voranzustellen, die Fälle persönlicher Haftbarkeit aber als Ausnahme folgen zu lassen. Auch das bereits in der Vorbesprechung der vorigen Sitzung von einer Seite angedeutete Auskunftsmittel scheine nicht anwendbar zu sein, daß man nämlich sage, die Rhederei habe für die, während des Aufenthalts des Schiffes im Heimathshafen, für dessen Ausrüstung ꝛc. entstandenen Forderungen persönlich und mit ihrem ganzen Vermögen, für die nach der Abreise begründeten Forderungen aber nur mit der fortune de mer zu haften, denn ohne Zweifel gebe es mehrere Forderungen der letzteren Art, für welche die Rhederei persönlich zu haften habe, z. B. wenn der Schiffer zu einem Rechtsgeschäfte besonders bevollmächtiget gewesen.

Ein Herr Abgeordneter (welcher übrigens noch ausdrücklich hervorhob, die Bejahung der aufgeworfenen Frage in der vorliegenden Debatte führe noch nicht mit Nothwendigkeit dahin, daß auch ein entsprechender Satz ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen würde, von der Aufstellung eines solchen allgemeinen Satzes könne vielmehr ganz Umgang genommen und lediglich eine Aufzählung derjenigen Fälle gegeben werden, in welchen der Rheder nur mit der fortune de mer zu haften habe, woraus sich dann das Prinzip von selbst ergebe), bemerkte weiter zu Gunsten einer Bejahung der aufgeworfenen allgemeinen Frage: wenn der Rheder (z. B. derjenige, der ein Schiff für sich allein besitze) selbst kontrahire, so habe bis jetzt Niemand Zweifel darüber erhoben, vielmehr hätten namentlich alle kaufmännischen Herren Abgeordneten zugestimmt, daß er dann persönlich haften müsse. Hiemit sei aber schon anerkannt, daß die der Debatte unterstellte Frage zu bejahen und die persönliche Haftbarkeit der Rhederei als die

Regel anzusehen sei; denn wenn man die persönliche Haft in dem eben angeführten Falle als Ausnahme ansehen wollte, so müßte sie wohl auch durch einen besonderen Umstand veranlaßt sein, wie z. B. durch eine ausdrückliche Erklärung des Rheders, daß er weiter als mit Schiff und Fracht haften wolle. Von allem dem liege nichts vor, und wenn dennoch die persönliche Haftbarkeit eintrete, so lasse sich dies nicht anders erklären, als daß der obenerwähnte juristische Gedanke nach der im Leben bestehenden Anschauung doch auch dem Rhedereiverhältnisse zum Grunde liege.

Nachdem hiegegen mehrfach geltend gemacht worden war: die erwähnten besonderen Umstände lägen darin, daß der Rheder selbst kontrahire, wurde gegen die zuerst erwähnte Darlegung eingewendet, es sei mehr als eine blose Fassungsfrage, was als Regel vorangestellt werden solle. Man müsse nämlich allerdings zugeben, daß eine ganz erschöpfende Aufzählung der Fälle, in welchen die persönliche Haftbarkeit eintreten solle, unmöglich aufgestellt werden könne. Ganz dasselbe sei bezüglich derjenigen Forderungen der Fall, wegen deren nur Schiff und Fracht haften solle. Je nachdem nun die eine oder die andere Art der Haftbarkeit der Rhederei als Regel vorangestellt werde, würde in allen nicht besonders aufgezählten Fällen diese Art der Haftbarkeit eintreten; die Wahl der als Regel anzusehenden Haftbarkeit sei also von dem größten materiellen Einflusse. Soviel aber diese Wahl selbst angehe, so könne der allerdings bei den meisten Rechtsverhältnissen vorherrschende Grundgedanke, daß, wer kontrahire, auch persönlich zu haften habe, der Rhederei unmöglich als Basis dienen; der juristische Grundgedanke der Rhederei sei der, daß sie mit nicht mehr, als was der See anvertraut worden, periklitiren und mit nichts Weiterem einstehen wolle. Demzufolge könne auch nur die Haftung mit der fortune de mer als Regel angesehen werden.

Von einer Seite wurde noch hervorgehoben, der zur Debatte gebrachte Satz müsse eigentlich so lauten: wenn überhaupt die Rhederei eine Verbindlichkeit habe, so hafte sie mit ihrem ganzen Vermögen; dieser Satz habe dann die Bedeutung, daß er den Irrthum beseitige, als ob die Rhederei eine Art von juristischer Person mit ausgeschiedenem Vermögen sei; denn in denjenigen Fällen, in welchen nur Schiff und Fracht für die Forderungen einstehe, liege eigentlich gar keine Verbindlichkeit der Rhederei vor, sondern müsse sich dieselbe eigentlich nur gefallen lassen, daß ihr Schiff sammt Fracht angegriffen werde.

Von mehreren Seiten wurde jedoch die Meinung vertreten, daß man überhaupt für keine Art der Haftbarkeit als für die Regel sich entscheiden könne, bevor nicht die einzelnen Fälle festgestellt seien, und eine Prüfung

darüber möglich würde, welche Art der Haftbarkeit häufiger eintreten solle und demnach die vorwiegende sei. Von dieser Seite wurde deshalb beantragt, vorerst von einer Beschlußfassung über die unter Ziffer 1 der Anlage aufgestellte Frage abzusehen und zunächst die unter Ziffer 3 aufgeworfenen Fragen zu berathen und zu entscheiden. Diesem Antrage wurde auch mit 6 gegen 4 Stimmen stattzugeben beschlossen.

Zu Ziffer 3 der Anlage brachte hierauf ein Herr Abgeordneter vor: Es scheine ihm für die Verhältnisse des Rheders und Schiffers zu dritten Personen von Wichtigkeit, eine bestimmte Ansicht über die rechtliche Stellung des Schiffers zu gewinnen, weil man wohl nur auf diesem Wege zu dem wünschenswerthen Resultate gelangen werde, daß die einzelnen in das Gesetzbuch aufzunehmenden praktischen Sätze als Ausflüsse eines erkennbaren Prinzipes, nicht aber als eine Sammlung mehr oder weniger willkürlicher Bestimmungen erschienen.

Man gehe häufig davon aus, daß der Schiffer als Faktor oder gewöhnlicher Bevollmächtigter für Rechnung und im Namen des Rheders Kontrakte schließe. Nach den gemeinrechtlichen Grundsätzen müßte dann der Rheder als Mandant mit seinem ganzen Vermögen, bei dem Vorhandensein mehrerer Rheder ein Jeder derselben solidarisch, endlich der Schiffer als Mandatar — abgesehen von Vollmachtsüberschreitungen — gar nicht haften. Indessen ergebe die Darstellung der kaufmännischen Herren Abgeordneten, daß man gewohnt sei, für die vom Schiffer vorgenommenen Geschäfte und Handlungen den Rheder regelmäßig nur mit der fortune de mer, mehrere Rheder nur pro rata als haftbar anzusehen, und daß man nicht den geringsten Anstoß daran nehme, dem Schiffer aus den von ihm eingegangenen Verträgen die Rolle des Klägers und des Beklagten zuzutheilen.

Wolle man hier nicht die Erklärung in einer Reihe von Singularitäten suchen, so müsse vor allen Dingen die Richtigkeit des Ausgangspunktes selbst in's Auge gefaßt, mithin geprüft werden, ob der Rheder in der That den Schiffer ermächtige, in seinem, des Rhebers, Namen Kontrakte abzuschließen. Ohne Zweifel handle der Schiffer für Rechnung des Rhebers, allein aus diesem inneren Verhältnisse folge noch gar nicht, daß dem Schiffer auch ohne Weiteres das Recht eingeräumt sei, formell als Mandatar aufzutreten, mithin im Namen des Rhebers zu kontrahiren, für die betreffenden kontraktlichen Leistungen den persönlichen Kredit seines Auftraggebers einzusetzen und dessen gesammtes Vermögen zu obligiren. Die Sache lasse vielmehr ebensowohl folgende Auffassung zu:

Dem Schiffer werde das Schiff und die Ausführung der Reise anvertraut; derselbe erhalte die Ermächtigung, innerhalb bestimmter Grenzen Kontrakte für Rechnung des Rheders abzuschließen, allein er kontrahire nach der Intention sämmtlicher Betheiligten nicht „als Mandatar", sondern selbstständig in eigenem Namen, jedoch unter Benutzung eines Realkredites, der sich in dem seiner Leitung anvertrauten Schiffsvermögen darbiete. Demgemäß stellten sich die Kontrakte des Schiffers formell als dessen eigene Rechtsgeschäfte dar, aus denen zunächst er selbst berechtiget und verpflichtet werde und für deren Erfüllung der Rheder mit dem Schiffsvermögen (Schiff und Fracht) etwa in der Weise hafte, wie Jemand, der für die Verbindlichkeit eines Anderen bestimmte Theile seines Vermögens verpfändet oder darin konsentirt habe, daß der Kontrahent auf dieselben als Pfand- oder Exekutionsobjekte verweise. Damit erlange man für die sogenannte fortune de mer eine bestimmtere leitende Maxime. Nach der herrschenden Anschauung, wie sie sich in den Verträgen der kaufmännischen Herren Abgeordneten ausspräge, werde der Schiffer allerdings mit einem Realkredite von bestimmtem Umfange (Schiff und Fracht) ausgerüstet, und daraus ergebe sich, daß der Rheder mit diesen Objekten ohne Weiteres für die Handlungen des Schiffers in Schiffsangelegenheiten hafte; solle aber des Rheders sonstiges Vermögen in Anspruch genommen werden, so bedürfe es dazu besonderer Rechtsgründe oder bestimmter Willenserklärungen, weil nicht angenommen werden könne, daß der Rheder die Disposition über sein gesammtes Vermögen dem Schiffer anvertraut habe oder anvertrauen wollte.

Um die hervorgehobenen allgemeinen Gesichtspunkte auf konkrete Verhältnisse anzuwenden, müsse man auf die verschiedenen Klassen der Rechtsgeschäfte und Handlungen eingehen. Von praktischer Bedeutung seien:

1. Die eigentlichen Kreditgeschäfte, z. B. Darlehen, Tratten, Anschaffungen auf Kredit ꝛc.
2. Frachtverträge;
3. Heuerverträge;
4. Verletzungen Dritter, z. B. Ansegelung.

Bei den eigentlichen Kreditgeschäften erscheine zunächst die Frage von besonderer Wichtigkeit, ob und unter welchen Umständen der Schiffer befugt sein solle, dieselben *für Rechnung des Rheders* einzugehen. Indessen müsse, nach Beantwortung dieser, die innere Seite berührenden Vorfrage, selbstverständlich erörtert werden, ob der Schiffer auch als berechtiget angesehen werden solle, *im Namen des Rheders* derartige Kreditgeschäfte

abzuschließen. Verlange man hiezu nicht besondere Kreditive oder sonstige spezielle Willenserklärungen, so werde es wenigstens an rationellen Gründen fehlen, die persönliche Haftungspflicht des Rheders auszuschließen oder zu beschränken.

In Bezug auf Frachtverträge enthalte der Entwurf die richtigen Unterscheidungen. Der Rheder schließe darnach den Frachtkontrakt durch die Certepartie ab, verpflichte sich also, ein seetüchtiges Schiff zu liefern und damit den Transport durch seinen Schiffer besorgen zu lassen. Auf Grund dieses allgemeinen Vertrages bewirke nun der Schiffer die Ausführung, jedoch sei diese nicht lediglich faktischer Art, vielmehr trete der Schiffer zu dem Ende selbstständig in Rechtsverhältnisse ein, welche in den Konnossementen ihren Ausdruck fänden. Nach dem Inhalte dieser Dokumente werde der Schiffer formell als der Berechtigte und Verpflichtete angesehen und so habe auch der Entwurf die Sache aufgefaßt. Es könne daher nichts Auffallendes haben, wenn der Rheder bei Verletzungen der ihm unmittelbar obliegenden Verpflichtungen, z. B. bei Lieferung eines seeuntüchtigen Schiffs, mit seinem Vermögen, dagegen für die von dem Schiffer eingegangenen Verträge, also auch für die Verletzungen der zunächst dem Schiffer obliegenden Verbindlichkeiten, nur mit Schiff und Fracht hafte. — Noch einleuchtender sei dies bei Verladung von Stückgütern, indem der Rheder hierbei den Schiffer nur im Allgemeinen zu der Verfrachtung autorisire, während die verschiedenen speziellen Frachtkontrakte unmittelbar und ausschließlich vom Schiffer abgeschlossen zu werden pflegten.

Was die Heuerverträge anlange, so stelle sich nach seerechtlicher Anschauung nicht der Rheder, sondern der Schiffer als Dienstherr des Schiffsvolkes dar und so werde das Verhältniß auch von dem Entwurfe angesehen; der Schiffer sei demgemäß Kontrahent, Miether der Dienste. Die Hauptfrage bleibe hierbei, ob das Schiffsvolk mit dem Untergange des Schiffs auch seinen Anspruch auf Lohn einbüße, indem bei Bejahung dieser Frage die Haftungspflicht des Rheders eigentlich ihre praktische Bedeutung verliere. Wolle man aber einen solchen Anspruch anerkennen, so sprächen unbestreitbar sehr erhebliche Gründe dafür, daß der Rheder alsdann auch unbedingt und mit seinem gesammten Vermögen zu haften habe.

Bezüglich der Verletzungen Dritter werde schwerlich Jemand den Rheder weiter als mit Schiff und Fracht haften lassen wollen. Uebrigens sei, was Beachtung zu verdienen scheine, der Rechtsgrund in diesem Falle ein ganz anderer, als bei den vom Schiffer eingegangenen Rechtsgeschäften. Rücksichtlich der letzteren handle es sich um vertragsmäßige Garantien, also

um die Frage, in wie weit der Schiffer nach dem Willen des Rheders zu einer Belastung fremden Vermögens für ermächtiget anzusehen sei. Bei Delikten frage es sich hingegen, in wie weit der Rheder gesetzlich quasi ex delicto verpflichtet werden solle. Man könne deshalb z. B. bei dem Vorhandensein mehrerer Rheder füglich die Ansicht vertreten, daß für die kontraktlichen Verbindlichkeiten des Schiffers die sämmtlichen Parten als ein ungetheiltes Pfand- oder Exekutionsobjekt haften sollen, mithin der einzelne Mitrheder seinen Part durch Zahlung seiner Schuldrate nicht zu befreien vermöge, daß dagegen bei Delikten eine solche theilweise Liberation zulässig erscheine.

Mit vorstehenden Bemerkungen sei übrigens nicht beabsichtiget, theoretische Lehrsätze für das Gesetzbuch in Vorschlag zu bringen, vielmehr sollten die hervorgehobenen Gesichtspunkte nur für die fernere Berathung der praktischen Normen zur gefälligen Erwägung der geehrten Mitglieder verstellt werden.

Im weiteren Verlauf der Debatte wurde zu Ziffer 3, a der Anlage von mehreren Mitgliedern hervorgehoben, man müsse die erste der beiden aufgeworfenen Fragen dahin entscheiden, daß der Rheder für Verträge, die der Korrespondentrheder innerhalb seiner gesetzlichen Vollmacht schließe, persönlich haften müsse, denn der Korrespondentrheder sei der Vertreter der Rhederei und als solcher von ihr bestellt. Wenn er in dieser Eigenschaft, und nicht etwa blos als Kommissionär der Rhederei auf eigenen Namen handle, ein Fall, von dem hier überhaupt die Rede nicht sei, so widerstrebe es dem Rechtsgefühle, die Rhederei von der persönlichen Haftbarkeit für die Geschäfte dieses ihres Bevollmächtigten zu befreien; eine Beschränkung der Haftbarkeit, ungeachtet vorheriger Aufstellung des Korrespondentrheders als eines Bevollmächtigten, müsse den Kredit der Rhederei gänzlich untergraben. Von anderen Seiten wurde anheimgegeben, zu unterscheiden, ob sich das Schiff zu Hause oder auf Reisen befinde, und im ersten Falle eine persönliche Haftung der Rhederei eintreten zu lassen, im zweiten Falle aber, wo der Schiffer die hauptsächlich in Frage kommende Person, und der Korrespondentrheder mehr Stellvertreter des Letzteren als der Rheder sei, blos eine Haftung mit Schiff und Fracht Platz greifen zu lassen.

Ein Mitglied aber hielt dafür, daß es hier weder auf den Fall ankommen könne, wenn ein Korrespondentrheder von mehreren Rhedern als Bevollmächtigter bestellt worden sei, und nun in deren Namen, der Vollmacht gemäß, kontrahire, noch auf den Fall, wenn er ohne seine Mandanten zu erwähnen und ohne anzudeuten, daß er für ein bestimmtes Schiff

kontrahiren wolle, auf eigenen Namen Geschäfte mache, wenn er z. B. Proviant, oder zur Ausrüstung von Schiffen dienende Gegenstände einkaufe, um diese Dinge nachher unter verschiedene Schiffe zu vertheilen. Denn es lasse sich mit Grund nicht bezweifeln, daß die Rheder dem Dritten in dem ersterwähnten Falle persönlich, in dem zweiten Falle aber gar nicht haften müßten. Einer besonderen gesetzlichen Entscheidung bedürfe es nur für den Fall, wenn der Korrespondentrheder in seiner Eigenschaft als Korrespondentrheder eines gewissen Schiffes und mit Bezugnahme auf diese Eigenschaft, jedoch in eigenem Namen und ohne Nennung der Mitrheder kontrahire. In einem solchen Falle scheine nun Keiner der Kontrahenten auf die Rheder und eine persönliche Haftbarkeit derselben Rücksicht zu nehmen, vielmehr gehe die Meinung aller Kontrahenten unverkennbar dahin, daß von einer solchen Haftbarkeit abzusehen sei und nur Schiff und Fracht für die Forderungen des Dritten einstehen solle. Niemand denke bei solchen Kontrakten daran zu fragen, wer die Eigenthümer des Schiffes seien, für welches der Korrespondentrheder handle; ja, wenn Jemand darnach fragen sollte, so werde der Korrespondentrheder, der in der Regel ein selbstständiger Kaufmann sei und sich deshalb ohnehin nicht leicht als der Bevollmächtigte Anderer gerire, sondern meistens auch beim Abschlusse seiner Rechtsgeschäfte eine gewisse Selbstständigkeit wahre, oft nicht in der Lage sein, dies zu sagen, namentlich dann nicht, wenn bei einem Schiffe viele Rheder betheiliget seien und in Folge davon ein häufiger Wechsel der Eigenthümer der Parten stattfinde. Eine persönliche Haftung der Mitrheder sei für solche Fälle auch in hohem Grade unbillig und gebe ohne Zweifel Anlaß dazu, daß dem Rhedereibetriebe viele Kapitalien entzogen würden. Wenn Jemand ein kleines Kapital durch den Ankauf eines Schiffsparts anzulegen wünsche, so könne man nicht annehmen, daß er hiemit zugleich ein Risiko über den Betrag dieses Kapitals hinaus für die Handlungen des Korrespondentrheders übernehmen wolle, ein Risiko, welches mit seinem übrigen Vermögen vielleicht gar nicht in Verhältniß stehe. Wenn desungeachtet ein derartiges Risiko übernommen werden müßte, so würden eben Viele den Ankauf von Parten unterlassen. Es wurde deshalb in dem eben dargelegten Sinne Beschluß zu fassen beantragt und von anderen Seiten zur Unterstützung des eben Vorgetragenen noch bemerkt: da es die Regel bilden werde, daß der Korrespondentrheder als Korrespondentrheder eines gewissen Schiffes ohne Nennung der einzelnen Rheder kontrahire, so sei dieser Fall allerdings hier besonders im Auge zu behalten. Dabei komme eigentlich die doppelte Frage zur Entscheidung, ob es überhaupt gestattet sein solle, für ungenannte Personen, gleichsam

für Rechnung, wen es angeht, zu kontrahiren, und ob der Korrespondentrheder das Recht habe, im Namen der Rheder auf die eben angedeutete Art und Weise zu kontrahiren, so daß hinterher ermittelt werden dürfte, wer zur Zeit eines Vertragsabschlusses die Rheder waren, um dieselben persönlich in Anspruch nehmen zu können, oder nur das Recht, auf eigenen Namen für Rechnung der Rhederei zu kontrahiren und dabei Schiff und Fracht zu verpfänden. Die Bejahung der beiden zuerst erwähnten Fragen habe aber gewiß große Bedenken gegen sich.

Ein anderes Mitglied ging noch weiter und beantragte, in allen Fällen, in denen der Korrespondentrheder nicht als bloser Kommissionär gehandelt habe, gleichviel in welcher Weise im Uebrigen der Kontrakt abgeschlossen wäre, also selbst wenn er im Namen der Rheder kontrahirt hätte, diese für die Handlungen des Korrespondentrhebers nur mit Schiff und Fracht haften zu lassen, und berief sich hiefür auch auf den Vorgang des holländischen Rechtes.

Die Auffassung, daß ganz besonders der Fall einer Entscheidung bedürfe, wenn der Korrespondentrheder als Korrespondentrheder eines bestimmten Schiffes kontrahire, fand mehrfältige Beanstandung, indem man geltend machte, in diesem Falle handle der Korrespondentrheder erkennbar als Vertreter der Rhederei und in deren Namen; äußersten Falles gehöre es zur Thatfrage, ob dies der Fall sei oder ob der Korrespondentrheder als Kommissionär auf eigenen Namen gehandelt habe, das eine oder das andere werde aber immer der Fall sein.

Anlangend die zweite unter 3 a angeregte Frage, ob und wieweit die Rheder aus Vollmachtsüberschreitungen des Korrespondentrhebers haften müßten, so hielt man diese durch die über die gesetzliche Vollmacht des Korrespondentrhebers gefaßten Beschlüsse schon für erlediget.

Zu der Frage endlich, ob die Rhederei für Delikte des Korrespondentrhebers hafte, machte sich ziemlich allgemein die Ansicht geltend, daß die Rhederei für reine Delikte des Korrespondentrhebers nicht haften solle. Ein Zweifel bestand nur darüber, ob es nicht angemessen sei, für den Korrespondentrheder eine Bestimmung, ähnlich der des Art. 53 des Entwurfes aus zweiter Lesung, aufzunehmen, oder doch zu sagen, daß die Rheder für die durch pflichtwidrige Handlungen oder Unterlassungen des Korrespondentrhebers bei Ausführung der ihm zustehenden Rechtsgeschäfte begründeten Schadensansprüche persönlich verhaftet seien.

Die Wiederholung des Art. 53 für das Verhältniß der Rhederei fand jedoch entschiedenen Widerspruch; und die Aufnahme der zweiten der ebenerwähnten Bestimmungen wurde deshalb beanstandet, weil die Rechts-

widrigkeiten, auf welche letztere Anwendung finden würden, nur in Unterlassung oder schlechter Erfüllung von Vertragsobliegenheiten bestehen könnten, und für diese mit Entscheidung der Frage über die Haftung für vertragsmäßige Obliegenheiten Vorsorge getroffen sei.

Bei der Abstimmung wurde einhellig anerkannt, daß die Rheder für Handlungen des Korrespondentrheders, die er innerhalb des Bereiches seiner Vollmacht vornimmt, überhaupt einstehen müßten, und mit 6 gegen 4 Stimmen wurde bestimmt, daß diese Haftung eine persönliche, das ganze Vermögen der Rheder erfassende sei. Die Frage über die Haftung aus Vollmachtsüberschreitungen des Korrespondentrheders hielt man durch die früheren Beschlußfassungen für erledigt, und entschied mit Einstimmigkeit, daß die Rheder für reine Delikte des Korrespondentrheders nicht einzustehen hätten. Der Antrag, in Betreff der Haftung der Rhederei für pflichtwidrige Handlungen und Unterlassungen des Korrespondentrheders bei Ausführung der ihm zustehenden Rechtsgeschäfte eine ausdrückliche Bestimmung aufzunehmen, wurde für jetzt zurückgezogen.

Zu 3, b ergaben sich zunächst Bedenken darüber, ob jetzt zugleich darüber entschieden werden sollte, wann die Rhederei für die Handlungen des Schiffers und der Mannschaft zu haften habe, oder nur, wieweit sie hafte, vorausgesetzt daß überhaupt in dem konkreten Falle eine Haftungspflicht bestände. Da die ersterwähnte Frage hier nicht zur Entscheidung reif schien, vielmehr die Ansicht vertreten wurde, daß dieselbe erst bei dem Titel über die Pflichten des Schiffers entsprechend erörtert werden könne, wurde beantragt und beschlossen, hier zunächst nur die zweite Frage ins Auge zu fassen. In Ansehung dieser Frage war man aber, wie sowohl die Debatte als die Abstimmung ergab, allseitig darüber einig, daß die Rhederei für reine Delikte des Schiffers und der Schiffsmannschaft, so weit sie außerhalb des Bereiches vertragsmäßiger Obliegenheiten sich befinden, wenn überhaupt, jedenfalls nur mit der fortune de mer zu haften habe, gleichviel ob Schiffer und Schiffsmannschaft nur gegen allgemeine bürgerliche Gesetze oder gegen ihre besonderen nautischen Berufspflichten verstoßen haben möchten.

Anlage.

Gesichtspunkte, welche nach unmaßgeblichem Dafürhalten des Proponenten bei der Berathung über die Art. 18—20 des Titels „Von der Rhederei" möglichst auseinander zu halten wären.

1. Kann der Grundsatz, daß Rheder und Mitrheder für die Verbindlichkeiten der Rhederei persönlich (fortune de terre) haften, wenigstens als Regel vorangestellt werden?
2. Wenn die persönliche Haftung eintritt, soll sie pro rata oder solidarisch gelten?
3. Soll eine Ausnahme von der persönlichen Haftung eintreten und blos eine dingliche Haftung (fortune de mer, Abandonsrecht) oder überhaupt irgend eine und welche Haftung eintreten
   a. rücksichtlich des Korrespondentrheders,
      aus Verträgen, die derselbe innerhalb seiner gesetzlichen Vollmacht schließt?
      aus Ueberschreitungen seiner Vollmacht und überhaupt aus Delikten desselben?
   b. rücksichtlich des Schiffers und der Mannschaft,
      aus Handlungen, die ohne Rücksicht auf vertragsmäßige Obliegenheiten unerlaubt sind?
      aus Verschulden bei Erfüllung ihrer nautischen Obliegenheiten?
   c. rücksichtlich des Schiffers allein, der nicht Rheder ist,
      aus Verträgen, deren Eingehung seine gesetzliche Vollmacht überschreitet?
      aus Verträgen, die er innerhalb seiner gesetzlichen Vollmacht schließt? — und verdienen hier die Fragen eine besondere Berücksichtigung: Wann erscheint der Schiffer Dritten gegenüber als im Vollgenusse seiner gesetzlichen Vollmacht (seiner Rheder nicht mächtig)?
      Wie ist die Aufnahme von Geldern, oder Annahme von Diensten oder Lieferungen durch den Schiffer außerhalb des Heimathshafens zu beurtheilen, wenn er auf den persönlichen Kredit der Rheder oder auf seinen eigenen persönlichen Kredit kontrahirt?
      Wie ist eine versio in rem, wenn sie in Folge gültigen Vertrags mit dem Schiffer geschieht, zu beurtheilen?
      Gegen wen muß der Gläubiger der Rhederei klagen, wenn er sich an das Schiff oder an seine persönlichen Schuldner halten will?

d. rücksichtlich des Schiffers, wenn er Rheder oder Mitrheder ist?
4. Wenn der Abandon stattfindet, muß er, nebst Schiff oder Schiffspart und laufender Fracht, auch noch die Versicherung umfassen?
5. Wenn es sich um den Abandon des ganzen Schiffes handelt, ist es gedenkbar, daß ein Mehrheitsbeschluß die Minderheit zum Abandon zwinge?
6. Bis zu welchem Zeitpunkte ist die Abandonserklärung gestattet?
7. An Wen muß der Abandon gemacht werden, wann geht Gefahr und Nutzen über und wie ist diesfalls zu verfahren?

CXC. Sitzung.

Hamburg, am 21. Mai 1858.

Unter Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurden heute die Vorschläge der Redaktionskommission über die Redaktion mehrerer in Betreff der Rhederei gefaßten Beschlüsse geprüft und nach stattgehabter Diskussion über dieselben entschieden. Die Berathung über Art. 410 (Art. 17 der Anlage zum CLXXXVI. Prot.) gab hiebei zu folgender Erörterung Anlaß. Die Redaktionskommission hatte, um der Meinung der Versammlung bei Feststellung dieses Artikels den richtigen Ausdruck zu geben, folgende Fassung proponirt:

„Die Rhederei wird aufgelöst:

1. „durch Beschluß der Stimmenmehrheit. Der Beschluß, das Schiff „zu veräußern, steht dem Beschluß der Auflösung gleich.
2. „durch das Aufhören des gemeinschaftlichen Eigenthums an dem „Schiff."

„Ist die Auflösung der Rhederei (oder die Veräußerung des Schiffes) „beschlossen, so muß das Schiff öffentlich verkauft werden. Der Verkauf „kann nur in einer Zeit geschehen, in welcher das Schiff sich in einem „inländischen Hafen befindet und nicht zu einer Reise verfrachtet ist. Soll „die Veräußerung in Abweichung von diesen Bestimmungen bewirkt werden, „so ist die Zustimmung aller Mitrheder erforderlich."

Nachdem der zu Ziffer 1 in Vorschlag gebrachte Zusatz allgemein genehmiget und die Beibehaltung der eingeklammerten Worte beschlossen

worden war, hob ein Mitglied hervor, der Satz: „in welcher das Schiff sich in einem inländischen Hafen befindet," sei zu eng, wenigstens für die Verhältnisse der Hansestädte, denn mit demselben würden nur die den genannten Städten gehörigen und nicht auch die denselben zunächst liegenden Häfen erfaßt werden. Dies sei nicht angemessen, da man in den Hansestädten nicht der Meinung sein könne, daß eine solche Beschränkung gesetzliche Geltung erlangen sollte, sondern ohne Zweifel alle Weser- und beziehungsweise Elb-Häfen bezüglich der hier vorliegenden Frage so ansehe, wie die vaterstädtischen Häfen selbst. Diese Anschauung habe bereits dadurch einen Ausdruck erlangt, daß man die Weser-, beziehungsweise Elb-Häfen insgemein als Heimathshäfen bezeichne. Um nun anzudeuten, daß die Majorität der Rhederei nicht blos den Verkauf solcher Schiffe, welche in den Häfen der Hansestädte selbst liegen, sondern auch der Schiffe gültig beschließen könne, welche in den diesen zunächst gelegenen Weser- und beziehungsweise Elb-Häfen sich befinden, wurde beantragt, zu setzen: „in welcher das Schiff in dem Heimathshafen oder in einem inländischen Hafen" 2c. 2c. Das Bedenken, daß diese Fassung voraussichtlich mindestens ebenso eng, wenn nicht noch enger aufgefaßt würde, als die Fassung der Redaktionskommission, indem man der Meinung sein könne, daß der Heimathshafen nur als eine species der inländischen Häfen genannt sei, somit immer zugleich ein inländischer sein müsse, hielt man für die Hansestädte durch die Rücksicht auf die bereits angedeutete Sitte, unter dem Heimathshafen die Weser- und Elb-Häfen überhaupt zu verstehen, für beseitiget, obschon man zugab, daß für andere Staaten, für welche sie aber auch unschädlich sei, die zuletzt erwähnte Auslegung wohl Platz greifen könne; auch fügte man bei, es könne nöthigenfalls im Einführungsgesetze ausdrücklich gesagt werden, daß diese und jene Häfen dem Heimathshafen gesetzlich gleich ständen, während eine Bestimmung, daß fremde Häfen als inländische zu betrachten seien, aus verschiedenen Gründen bedenklich erscheine. Dem zuletzt erwähnten Antrage wurde schließlich mit 8 gegen 2 Stimmen stattgegeben. Dem Vorschlage, zu setzen: „Heimathshafen oder dessen Revier" wurde nicht beigestimmt.

Hierauf wurden die Protokolle der CLXXXII. Sitzung vom 7. Mai, der CLXXXIII. Sitzung vom 8. Mai, der CLXXXIV. Sitzung vom 10. Mai und der CLXXXV. Sitzung vom 12. Mai 1858 verlesen und genehmigt.

CXCI. Sitzung.

Hamburg, am 26. Mai 1858.

An der heutigen, unter dem Vorsitze des Präsidenten Herrn Dr. Ritter von Raule abgehaltenen Sitzung nahm der Herr Professor Dr. von Hahn wieder Antheil. Dagegen betheiligte sich an derselben der k. preuß. Geheime Oberjustizrath und Senatspräsident Herr Dr. Heimsöth nicht mehr, da er auf einige Zeit von hier abzureisen veranlaßt war.

Zunächst wurde an Stelle des Letzteren und für die Dauer seiner Abwesenheit der k. preuß. Tribunalsrath Herr Pape unter allgemeiner Zustimmung der Versammlung als Referent bestellt, und sodann von Seiten der Hamburg'schen Herren Abgeordneten, der in der Sitzung vom 19. Mai dieses Jahres abgegebenen Erklärung entsprechend, der Herr Kapitain Lorenz Göde der Versammlung vorgestellt.

Hierauf wurde zur Berathung der Frage übergegangen, wieweit die Rhederei für die Verträge des Schiffers und für die bei Erfüllung von Verträgen vorkommenden Rechtswidrigkeiten desselben zu haften habe, und hiebei vor Allem die Frage angeregt, ob es zweckentsprechend sei, nach Maßgabe der Anlage zum 189. Protokolle in der Berathung weiter vorzugehen, oder derselben eine bestimmte Formulirung zum Grunde zu legen. Einer der österr. Herren Abgeordneten hielt das Letztere für angemessen, indem die Diskussion über die von ihm selbst in obiger Anlage angeregten grundsätzlichen Fragen ihm schon so weit fortgeschritten scheine, daß nunmehr die Berathung und Abstimmung über eine konkrete Vorlage sich empfehle. Demgemäß brachte er diejenige Formulirung ein, welche in der heutigen Anlage beigedruckt ist. Zur Bezeichnung des Standpunktes, von welchem er bei dieser Formulirung ausgegangen, und von welchem nach seiner Ansicht auch die Legislation auszugehen hätte, bemerkte derselbe im Wesentlichen Folgendes:

Bei Entscheidung der vorliegenden Frage schienen zwei Momente vor Allem von Bedeutung zu sein, nämlich einmal, ob auszusprechen sei, daß die Rheder in der Regel für die obenerwähnten Handlungen des Schiffers nur mit dem der See anvertrauten Vermögen haften sollten, und dann

wie die so beschränkte Haftbarkeit der Rheder am besten formulirt werden könnte.

Was nun die österr. Gesetzgebung über die erste Frage angehe, so habe allerdings von jeher in derselben das System einer beschränkten Haftbarkeit der Rhederei Geltung gehabt. In den österr. Küstenländern hätten bisher zwei verschiedene Legislationen bestanden, die eine an der venetianischen Küste, zu welcher früher auch die dalmatische und istrianische Küste gehört hätten, die andere an der Triester Küste. Im Venetianischen habe in älteren Zeiten keine Codifikation des Seerechtes existirt, vielmehr habe man dort nach allgemeinen Sätzen des Seerechtes und nach besonderen seerechtlichen Gewohnheiten geurtheilt und sich dabei meistens an das Consolato del mare angelehnt. Im Jahre 1786 sei die erste Codifikation (Codice per la veneta mercantile marina) größtentheils administrativen Inhalts, veröffentlicht, aber später durch den code de commerce verdrängt worden, der noch jetzt dort in Geltung sei. Im Triester Gebiete habe es bis zu der unter Maria Theresia erfolgten Kundmachung des editto politico di navigazione, vom Jahre 1774, das nur nebenbei einige Normen des Privatrechts enthalte, gleichfalls an einem geschriebenen Seerechte gefehlt, und sei also auch hier nach allgemeinen Rechtssätzen und seerechtlichen Gewohnheiten geurtheilt worden, bis durch die Franzosen die ordonnance de la marine vom Jahre 1681 zur Geltung kam, welche in privatrechtlicher Beziehung in Triest noch immer durch kein anderes Gesetz beseitiget sei, obwohl die Autorität des jüngeren code de commerce sich in der Judikatur vorwiegend geltend mache. In allen diesen Rechtsquellen sei eine Beschränkung der Haftung der Rheder für die Handlungen des Schiffers anerkannt worden, und ebenso in zweien, seit 1785 aufgestellten Entwürfen. Nur der der Versammlung vorgelegte letzte Entwurf mache eine Ausnahme hievon; eine nochmalige, nach Aufstellung dieses Entwurfes stattgehabte aufmerksame Prüfung, so wie eine Begutachtung durch Sachverständige habe den Antragsteller aber zu der Ansicht geführt, daß allerdings ein System der beschränkten Haftbarkeit den Vorzug verdiene, so daß man für Oesterreich dessen gesetzliche Sanktionirung wünschen müsse.

Anlangend die Frage, wie das eben erwähnte Princip am passendsten zu formuliren sei, so ständen sich hier zwei Systeme einander gegenüber. Das Eine gehe von der Ansicht aus, daß an und für sich die Rheder für die Handlungen des Schiffers mit ihrem ganzen Vermögen haften müßten und daß ihnen nur das besondere Vorrecht zustehe, sich von dieser Haftung durch Aufgeben des Schiffsvermögens zu befreien. Das Andere beruhe darauf, daß von vorne herein die Existenz einer Haftbarkeit des ganzen

Vermögens der Rheder negirt und ausgesprochen werde, die Verpflichtung der Rhederei für die Handlungen des Schiffers gehe überhaupt nicht über den Betrag des Schiffsvermögens hinaus. Das erst erwähnte System (Abandonsystem) sei allerdings, seitdem es in der ordonnance de la marine aufgestellt worden, allmählig beinahe in alle neueren Gesetzgebungen und so auch in den preuß. Entwurf übergegangen, scheine sich aber durchaus nicht rechtfertigen zu lassen. Einmal sei der Ausdruck: „Abandon" im Sinne dieses Systems ein uneigentlicher, er bedeute hier etwas ganz Anderes als im Assekuranzrechte, wo mit demselben ein ganz bestimmter Begriff verbunden sei. Eben so wenig sei er gleichbedeutend mit der Dereliktion, denn die Rechtswirkungen des Abandon könnten sich nur auf diejenigen Gläubiger erstrecken, an welche eben der Abandon geschieht; die Forderungsrechte Anderer blieben dadurch unberührt. Sodann scheine dieses System auch grundsätzlich nicht richtig zu sein. Es sei nämlich überhaupt nicht anzunehmen, daß eine auf das ganze Vermögen der Rheder sich erstreckende Haftbarkeit den Ausgangspunkt des Systems bilden solle; denn wo man durch Verweisung auf bestimmte Exekutionsobjekte sich von der persönlichen Haftbarkeit befreien kann, habe dieselbe in Wirklichkeit überhaupt nicht bestanden. Das Abandonsystem beruhe also eigentlich nur auf einer juristischen Fiktion, die aber unmöglich praktisch durchführbar sei.

Der Herr Abgeordnete ging nun auf eine nähere Begründung der zuletzt erwähnten Behauptung durch Anwendung des Abandonsystemes auf einzelne Fälle ein. Er versuchte nachzuweisen, daß unter Anderem die Frage unlösliche Schwierigkeiten bieten würde, ob und unter welchen Voraussetzungen man einem Einzelnen von mehreren Mitrhedern das Recht des Abandons zugestehen könne, und daß jede denkbare Lösung dieser Frage nach der einen oder der anderen Richtung Härten und Unbilligkeiten im Gefolge habe. Erkenne man nämlich der Mehrheit der Mitrheder das Recht zu, die Minderheit zum Abandon zu zwingen, so gebe man der Ersteren nicht nur das Recht, die Gemeinschaft aufzulösen, sondern daneben das, den Schiffsantheil der Minderheit nach eigener Willkühr zu taxiren, und der letzteren das gesetzliche Mittel der Werthbestimmung durch öffentliche Versteigerung abzuschneiden. Wolle man dem einzelnen Mitrheder das Recht wahren, sich rücksichtlich seines Antheiles für oder gegen den Abandon zu entscheiden, so komme man schließlich zu dem Resultat, daß man dem Gläubiger, der doch ein Exekutionsrecht auf das ganze Schiff hat, einen Theil seines Exekutionsobjektes entziehe und ihm, wenn er Erwerber wird, einen Mitrheder aufdringe: Greife man endlich zu der Auskunft, daß zwar nur der Abandon des Schiffes im Ganzen zu-

läſſig, daß aber der ſich weigernden Minderheit freizuſtellen ſei, die Parten der Mehrheit zu übernehmen, ſo zwinge man die Minderheit zur Uebernahme eines weit größern Riſiko, als den ſie, nach Verhältniß ihrer Betheiligung, zu laufen gezwungen werden könne. Eine ähnliche Schwierigkeit biete das Abandonſyſtem bezüglich der Frage, bis zu welchem Augenblicke man das Recht des Abandon zulaſſen dürfe. Man habe hin und wieder geſagt, der Abandon ſei ſo lange ſtatthaft, als das Schiff nicht zu einer neuen Reiſe ausgelaufen ſei, nach dem Antritte der neuen Reiſe aber finde unbedingt die Haftung mit dem ganzen Vermögen der Rheder Statt. Dieſes Prinzip ſei jedoch ohne Zweifel ſeerechtlich nicht begründet. Eine ſo weit gehende und noch dazu dem älteren Gläubiger günſtige Wirkung könne offenbar der Antritt einer neuen Reiſe nicht haben; ſie habe vielmehr die Wirkung, daß die durch eine neue Reiſe begründeten Forderungen den von älteren Reiſen herrührenden Anſprüchen vorgingen. Für die älteren Gläubiger, welche es verſäumt hätten, vor dem Antritte derſelben ihr Recht geltend zu machen, habe ſie mithin einen Nachtheil im Gefolge, während durch das Abandonſyſtem dem ſäumigen Gläubiger ein Vortheil eingeräumt werde. Die meiſten Seerechte enthielten übrigens bezüglich des Zeitpunktes, bis zu welchem der Abandon ſtatthaft ſein ſolle, nichts und auch in franzöſiſchen Judikaten ſei über dieſe Frage keine genügende und zutreffende Rechtsanſchauung conſtatirt. Ferner werde ſich auch bezüglich anderer Modalitäten der Ausführung des Abandon eine Reihe von kaum zu beſeitigenden Schwierigkeiten ergeben; namentlich werde die Rhederei oft faktiſch nicht in der Lage ſein, vom Abandon Gebrauch zu machen. Wenn gegen ein Schiff in einem ſehr entfernten Hafen eine Forderung geltend gemacht werden ſolle, ſo werde wohl der ſeine Forderung verfolgende Gläubiger für einen Bevollmächtigten ſorgen, um den Schiffer zu belangen, die Rhederei aber werde nicht ſelten ohne genügende Vertretung ſein, und ſohin den Abandon nicht üben können; ſie werde alſo gegen die eigentliche Meinung des Geſetzes perſönlich haften müſſen, zumal wenn die in Frage ſtehende Forderung erſt während der Reiſe begründet und der Rhederei gar nicht bekannt geworden ſei, denn ſie könne nicht überall ſolche Bevollmächtigte haben, denen ſie die Wahl zwiſchen voller Bezahlung der Forderungen und dem Abandon überlaſſen dürfte; dem Schiffer, der die Rhederei in auswärtigen Häfen vor Gericht zu vertreten habe, und gegen den wohl nach allen Geſetzgebungen die Klage wegen der gegen das Schiff begründeten Forderungen gerichtet werden könne, werde man das Recht, den Abandon zu üben, gewiß nicht zuſprechen wollen, da man daſſelbe, wie bereits bemerkt, nicht einmal der Mehrheit der

Rheder zugestehen könne. Es erscheine deshalb vom Standpunkte der Legislation geboten, das Abandonsystem aufzugeben, und sich an das Zweite der oben erwähnten Systeme zu halten, das eine schon bei ihrem Entstehen beschränkte Haftung voraussetze.

Nach stattgehabter Debatte über die oben erwähnte Vorfrage wurde jedoch beschlossen, nach Maßgabe der Anlage zum 189. Protokolle weiter zu berathen und somit zu

3 lit. c

dieser Anlage überzugehen. Hiebei wurde zuerst allseitig anerkannt, daß in dem im ersten Satze erwähnten Falle, wenn nämlich der Schiffer Verträge abschließt, deren Eingehung seine gesetzliche Befugniß überschreitet, die Rhederei gar nicht zu haften habe.

Bei Besprechung der Frage, wieweit die Rhederei für Verträge hafte, welche der Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Vollmacht schließt, machten einige Mitglieder die Ansicht geltend, daß diese Haftung sich auf das ganze Vermögen der Rheder erstrecken müsse. Dieselben führten an, zunächst scheine allerdings der Umstand, daß die Rhederei den Schiffer im Auslande nicht controliren könne, einen besonderen Schutz derselben gegen Versehen und betrügerische Handlungen des Letzteren nothwendig zu machen und die Beschränkung ihrer Haftbarkeit auf die fortune de mer das geeignete Mittel hiezu zu sein. Ein solches Schutzmittel werde aber voraussichtlich für die Rhederei mehr Schaden als Nutzen im Gefolge haben. Der Kapitain dürfe im Auslande nicht kreditlos gestellt werden, sonst sei er gezwungen, in Nothfällen Bodmerei zu nehmen. Die Bodmerei müsse man aber wegen der hohen Prämien, um welche sie allein zu erlangen sei, als ein Unglück für die Rhederei betrachten. Da nun der Kapitain nur dann ohne Bodmerei den nöthigen Kredit im Auslande finden werde, wenn die Darleiher sicher wüßten, daß die Rhederei für seine Handlungen mit ihrem ganzen Vermögen einstehen müsse, so erübrige nichts, als die Annahme des Systemes der persönlichen Haftbarkeit. Der Vortheil, welcher der Rhederei daraus erwachse, wenn der Kapitain im Auslande zureichenden Kredit habe und Bodmereien vermeiden könne, werde viel größer sein, als die Nachtheile, welche der Rhederei in einzelnen Fällen aus den Handlungen unzuverlässiger Kapitaine erwachsen würden. Die Erfahrung habe die Richtigkeit dieser Behauptung schon mehrfach bestätiget, und bewährt, daß je strenger die Verpflichtung der Rhederei, um so größer ihr Kredit und um so ersprießlicher ihr Geschäftsbetrieb sei. Namentlich sei

die Wahrheit dieser Sätze durch die Wirkung der zum Theile sehr strengen Bestimmungen erprobt, welche über die Beförderung von Auswanderern erlassen worden seien.

Sodann wurde die Auffassung näher begründet, welche in den Art. 18 und 19 der Anlage zum 186. Protokolle formulirt ist. Man hob hervor: nach dieser Auffassung solle die Rhederei für die Handlungen, welche der Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse vornehme, persönlich und mit ihrem ganzen Vermögen haften, und diese ihre Haftbarkeit nur in Ansehung der aus schuldbaren Handlungen und Unterlassungen der Schiffer entspringenden Verpflichtungen auf die fortune de mer eingeschränkt sein. Von selbst verstehe sich, daß hiemit nicht allein die außerhalb der Vertragsverhältnisse vorkomenden, sondern auch die bei Erfüllung von Verträgen vorkommenden Rechtswidrigkeiten der Schiffer gemeint seien, also z. B. auch der Fall, wenn der Schiffer einen Frachtvertrag brechen würde. Die dieser Ansicht entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen würden die Wirkung haben, daß einerseits ein zu großes Risiko von den Rhedern ferne gehalten und andererseits der Schiffer im Auslande nicht kreditlos gestellt werde, welches letztere allerdings dann der Fall sei, wenn die Rhederei für alle Handlungen des Schiffers nur mit der fortune de mer zu haften hätte. Allerdings sei das Princip der beschränkten Haftbarkeit mit dem Schiffsvermögen schon im Consolato del mare statuirt, und Andeutungen über dasselbe seien im Oleronschen Rechte enthalten; eben so sei es später wieder in der ordonnance de la marine von 1681 förmlich und ausdrücklich sanktionirt worden, wenn gleich nicht, ohne daß eine im französischen Handelsgesetzbuch noch nicht entschiedene und erst durch das Gesetz vom 14. Juni 1841 zu Gunsten der Rheder gelöste Kontroverse darüber entstanden sei, ob das erwähnte Prinzip ganz allgemein bei allen Handlungen des Schiffers oder nur, wie wenigstens von der Jurisprudenz theilweise behauptet wird, bei Delikten und Quasidelikten desselben einzutreten habe, auch sei es neuerdings in das schwedische, russische und holländische Seerecht übergegangen, aber nicht allein bei den Spaniern sondern auch bei den Engländern sei das hier vertheidigte System auch nach den neuesten Gesetzen in Geltung, ein Umstand, der gewiß die höchste Bedeutung habe, so wie es auch nach der gründlichen Ausführung von Cropp als hanseatisches und gemeines deutsches Recht angesehen werden müsse. Dieses Princip weiche auch bei der Fassung, welche es in der Anlage zum 186. Protokoll gefunden habe, in der That nur wenig von dem Systeme Derjenigen ab, welche der Meinung seien, daß die Rhederei für die Handlungen des Schiffers überhaupt nur mit der

fortune de mer haften solle. Die Verträge des Schiffers würden nämlich nur entweder Frachtgeschäfte oder Kreditgeschäfte sein. Wenn man nun von einer Haftung der Rhederei für die Rechtshandlungen des Schiffers in Bezug auf die Frachtgeschäfte spreche, so werde nur die Haftung für eine ordentliche Erfüllung derselben durch den Schiffer in Frage kommen. Unterlassung der Erfüllung oder mangelhafte Erfüllung solcher Verträge durch den Schiffer seien aber Rechtswidrigkeiten desselben; für diese, somit für die Erfüllung der Frachtverträge durch den Schiffer überhaupt, habe die Rhederei also auch nach dem hier befürworteten Systeme nur mit der fortune de mer einzustehen. Was aber die Kreditgeschäfte betreffe, so dürfe nicht übersehen werden, daß es sich nur um diejenigen Kreditgeschäfte handle, welche der Schiffer ohne ausdrückliche Autorisation vorzunehmen im Gesetze für berechtiget erklärt werde, und daß die desfallsigen Befugnisse des Schiffers nach Art. 429 des preuß. Entwurfes sehr enge aufgefaßt seien. Das ebenbesprochene System unterscheide sich deshalb von dem Systeme einer durchweg auf die fortune de mer beschränkten Haftbarkeit im praktischen Resultat vorzugsweise nur bezüglich der Fälle, in welchen der Schiffer Kreditgeschäfte einzugehen berechtiget sei. In solchen Fällen scheine aber auch eine Haftbarkeit der Rhederei mit dem ganzen Vermögen nicht minder gerecht, als für das wahre Interesse der Rheder ungefährlich und um so mehr zu empfehlen, als sie manche Versicherung entbehrlich mache.

Die Mehrzahl der Mitglieder sprach sich jedoch dafür aus, daß in der Regel und abgesehen von besonders zu bezeichnenden Ausnahmsfällen die Rhederei für die vom Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse eingegangenen Verträge überhaupt, also für die Erfüllung und für die bei der Erfüllung vorkommenden Rechtswidrigkeiten nur mit der fortune de mer zu haften haben solle. In dieser Beziehung wurde insbesondere geltend gemacht: das eben erwähnte Prinzip beschränkter Haftbarkeit sei schon sehr alten Rechtens und außer den bereits angeführten Seerechten auch im Wisbyschen, dänischen, portugiesischen und sardinischen Seerechte enthalten, ferner im Hanseatischen Seerechte, denn die entgegenstehende Ansicht von Cropp sei von Elard Meyer (in Watermeyer und Oelrichs Beiträgen zur Kenntniß des bremischen Rechts) hinreichend widerlegt worden, endlich im allgemeinen preußischen Landrechte, und sei auch von der Kommission, welche in Preußen zuerst den Entwurf berathen habe, laut der über diese Berathungen aufgestellten Protokolle einstimmig angenommen worden, ein Umstand, gegenüber welchem das entgegengesetzte Prinzip des preußischen Entwurfes noch nicht erklärt sei. Endlich hätten

sich auch die Wissenschaft und die namhaftesten juristischen Autoritäten Deutschlands und Hollands für dieses Prinzip als das gemeinhin gültige wiederholt ausgesprochen; es werde von ihnen als das gemeinrechtliche bezeichnet. Die bereits angedeutete Kontroverse, welche sich über die Anwendbarkeit dieses Prinzipes auf den Grund der ordonnance de la marine ergeben habe, sei für Frankreich zwar nicht durch den code de commerce, wohl aber durch ein neueres Gesetz vom 14. Juni 1841, dessen in den Motiven zum preuß. Entwurf gar keine Erwähnung geschehe, entschieden worden, und habe dabei die hier vertretene Ansicht volle gesetzliche Anerkennung gefunden. Bezeichnend genug sei die Veranlassung zu diesem Gesetze, denn es sei hervorgerufen worden durch drei bald nach einander erlassene Erkenntnisse der cour de Cassation, in welchen der Rhederei für die Handlungen des Schiffers persönliche Haftbarkeit auferlegt worden, und gegen welche sich die allgemeine Stimme erhoben habe, ein Beweis, daß nach allgemeiner Ueberzeugung das Prinzip der beschränkten Haftung das allein richtige sei. Die Ansicht, daß die Rheder für die Handlungen des Schiffers mit ihrem ganzen Vermögen haften müßten, verdanke wohl den Bestimmungen des Römischen Rechtes über die actio exercitoria ihren Ursprung; die jetzigen Handels- und Verkehrsverhältnisse seien aber ganz anders als bei den Römern, insbesondere seien die Kommunikationsmittel über die ganze Erde in den letzten Jahren so vermehrt und erleichtert worden, daß dadurch das Bedürfniß einer sehr freien Stellung des Schiffers größtentheils als beseitiget erscheine. Ferner sei die Person des Exercitors immer mehr in den Hintergrund, die der Eigenthümer, der Rheder, und damit das Schiff, dagegen mehr oder fast ausschließlich in den Vordergrund getreten; wer mit dem Schiffer kontrahire, kontrahire nicht sowohl mit ihm als Vertreter der Rheder, sondern als Vertreter des Schiffes, habe Letzteres und nicht Erstere im Auge. Erkundigungen nach der Person des Rhebers eines fremden Schiffes, bevor man sich mit dem Kapitain einlasse, dürften selbst bei Frachtkontrakten jetzt zu den Seltenheiten gehören. Wer also mit dem Schiffer sich einlasse, sehe das Schiff als das Objekt an, an welches er sich zu halten habe, könne sich daher auch nicht beklagen, wenn er auf das Schiff, und nur auf dieses verwiesen werde. Dagegen habe auch der Rheder kein erhebliches Interesse, einer weiteren Haftung zu unterliegen, weil der Dritte doch auf ihn wenig Rücksicht nehme, und wohl nur sehr selten aus Rücksicht auf den Rheder dem Kapitain kreditire, es sei denn auf Grund von Kreditbriefen, mit welchen ein vorsichtiger Rheder überdies den Kapitain so weit nöthig für die betreffenden Häfen versehen werde; wenn er es wagen zu können glaube,

so werde er ihn selbst mit unbedingten Kreditbriefen auf die ganze Welt ausrüsten; wenn diese aber nicht ausreichten, so werde ein gesetzlicher Kreditbrief gewiß noch weniger nützen. Ein gesetzlicher unbeschränkter Kreditbrief, nämlich die Befugniß des Kapitains, den Rheder unbeschränkt und persönlich obligiren zu können, sei sehr gefährlich, da es, wenn ein solches Gesetz einmal bestehe, gar nicht mehr in der Macht des Rheders liege, den Kapitain weiter zu beschränken, als das Gesetz es gestatte. Auch der Dritte, welcher sich mit dem Kapitain einlasse, verdiene keine weitere Berücksichtigung als die Verhaftung mit dem Schiffe, denn wenn man ihm auch nicht zumuthen wollte, das betreffende Gesetz zu kennen, so habe er doch, wie gesagt, sicherlich in den allerwenigsten Fällen den Rheder im Auge, wenn er mit dem Kapitain kontrahire, sondern nur diesen und das Schiff, und eben deshalb würde er ohne besondere Vortheile dem Kapitain nicht leicht kreditiren. Bodmereien würden deshalb durch eine ausgedehntere Haftbarkeit der Rheder voraussichtlich nicht vermieden, ja nicht einmal gemindert werden. Das Geschäft der Rhederei werde selbst dann zu einem höchst gefährlichen, wenn man die persönliche Verpflichtung der Rheder auf das erwiesener Maßen wirklich Verwandte beschränken wollte, weil solche Verwendungen denkbarer Weise in mehreren Häfen nach einander vorkommen, und ihre Gesammtsumme sich sehr hoch belaufen könne, während sie vielleicht nicht einmal der Art seien, daß der Assekuradeur dafür aufkommen müßte und überdies der Rheder nicht einmal immer im Stande sei, versichern zu lassen. Die meisten Seerechte, in welchen das Prinzip einer unbeschränkten Haftbarkeit angenommen worden, hätten dieselbe ohnehin für die Fälle beschränkt, in welchen unerlaubte Handlungen des Kapitains in Frage kämen. Dieser Umstand beweise aber um so mehr, wie nur das Prinzip beschränkter Haftbarkeit dem allgemeinen Rechtsbewußtsein entspreche, je weniger innere Gründe für eine solche Ausnahme vorhanden seien. Denn nach Billigkeit sollte eher das Umgekehrte gelten, und eigentlich verdiene doch wohl z. B. der durch Schuld des Kapitains Uebergesegelte mehr Berücksichtigung als derjenige, mit welchem ein Kapitain förmlich kontrahirt habe, da Letzterer, bevor er dies thue, sich gehörig nach Person und Sache umsehen könne, während der absichtlich oder schuldvoll Uebergesegelte das natürlich nicht vermöge. Obschon, wie bereits angedeutet, mehrere neuere Seerechte die beschränkte Haftung angenommen hätten, sei doch niemals etwas von hieraus entstandenen wesentlichen Nachtheilen laut geworden; die Befolgung desselben Prinzipes werde daher keinen sonderlichen Nachtheil erzeugen, umgekehrt aber werde die Statuirung eines anderen Prinzipes die deutschen Rheder in Nachtheil

gegen die fremden versetzen; sie müßten den Fremden mit ihrem ganzen Vermögen haften, während die Fremden eintretenden Falles nur mit Schiff und Fracht haften würden; und sollten auch noch England und die Vereinigten Staaten die beschränkte Haftung bereits angenommen haben oder noch annehmen, so würden die deutschen Rheder ganz schlimm daran sein, da es sehr schwierig sein würde, die Abänderung des gemeinsamen Handelsrechts zu bewirken und anderen Nationen in dieser Hinsicht nachzukommen. Dazu komme noch, daß es sich nicht einmal immer um den von den Rhedern gewählten Schiffer handle, sondern, beim Ausfall des Kapitains unterwegs oder in der Fremde, oft ein ganz fremder eintrete, ja vom Konsul eingesetzt werden solle (Art. 415), und daß, wenn die Kapitaine auch noch so tüchtig seien, dieselben doch in Länder kämen, deren Sprache, Gesetze oder Gebräuche sie nicht kennten und wo sie leicht hintergangen werden würden.

Für das Prinzip einer beschränkten Haftbarkeit der Rhederei mit der fortune de mer sprachen sich mehrere der kaufmännischen Herren Abgeordneten aus und einer derselben gab noch anheim, ob die Grenze zwischen der persönlichen Haftbarkeit der Rhederei und der Haftung mit der fortune de mer nicht am besten in den Zeitpunkt zu versetzen sei, in welchem das Schiff die Reise antrete, weil bis dahin die Rheder wohl alle das Schiff betreffenden Geschäfte persönlich oder durch den bevollmächtigten Korrespondentrheder vornehmen würden, somit persönlich zu haften hätten, während von dem Augenblicke an, wo das Schiff aus dem Bereich der Rheder komme und der Schiffer kontrahire, nichts weiter zur Haftung zugezogen werden könne, als was diesem anvertraut worden, wogegen anderer Seits bemerkt wurde, daß diese Behauptungen in solcher Allgemeinheit nicht zutreffen.

Es wurde nun zur Widerlegung der obigen Ansicht noch angeführt: die beschränkte Haftbarkeit bleibe immer eine Anomalie im Recht, die nicht weiter ausgedehnt werden dürfe, als der Zweck, die Rheder vor zu großen Gefahren zu schützen, erheische, und es sei der Beweis nicht erbracht, daß zur Abwendung dieser Gefahren noch weiter gegangen werden müsse, als in der Anlage zum Protokoll 186 vorgeschlagen sei, wie namentlich aus dem ältern und neuern englischen Recht erhelle; weshalb es sich zur Genüge erkläre, wenn der preuß. Entwurf das in einer Vorberathung nicht angefochtene Prinzip, von dessen Unrichtigkeit man sich bei einer wiederholten Prüfung überzeugt, nicht aufgenommen habe; sodann aber wurde die Frage, ob die Rheder, vorbehaltlich der besonders zu berathenden

und im Gesetze aufzustellenden Ausnahmen, für die vom Schiffer innerhalb des Bereichs seiner gesetzlichen Vollmacht abgeschlossenen Verträge und für dessen, innerhalb der Vertragsverhältnisse vorkommende, Rechtswidrigkeiten nur mit dem der See anvertrauten Vermögen haften sollten, der Abstimmung unterstellt und mit 9 gegen 2 Stimmen bejaht.

Hierauf wurde die Frage zur Debatte gebracht, ob das so eben angenommene Prinzip in der Form des Abandonsystemes im Gesetze durchgeführt werden solle oder in der Form desjenigen Systemes, nach welchem, wie beim Beginn der heutigen Sitzung angedeutet worden, anzunehmen ist, daß die Haftbarkeit der Rheder von vorn herein nicht über den Betrag des der See anvertrauten Vermögens hinausgehe.

Nach Erwägung der Gründe für und wider entschied man sich für die zweite Alternative. In der Debatte wurde namentlich geltend gemacht, daß die zweite Alternative, indem sie zu dem Zwangsverkauf des Schiffes führe und somit die gehörige Berücksichtigung der Rechte aller Gläubiger gestatte, geringere Schwierigkeiten in ihrer Durchführung biete und innerlich richtiger sei, als das Abandonsystem, und bezüglich des letzteren noch von mehreren Seiten zur Vermeidung von Mißverständnissen hervorgehoben, daß der hier in Frage stehende Abandon dem Rheder keineswegs das Recht geben würde, jede Einlassung auf Prozesse über die hier in Rede stehenden Forderungen abzulehnen, und einfach das Schiff abzutreten, sondern daß es sich nur darum handle, gewissermaßen ein Pfand oder ein ausschließlich haftendes Exekutionsobjekt für diejenigen Forderungen gegen das Schiff zu bestimmen, wegen deren die Rheder allerdings Rede und Antwort zu geben schuldig seien. Die Frage, ob wegen solcher Forderungen der Schiffer oder der Rheder und wer dann zu belangen sei, wenn das Schiff von dem bisherigen Besitzer nach Begründung einer Forderung auf einen anderen übergegangen, wurde späteren Berathungen vorbehalten.

Bei Besprechung der Frage, was abgesehen vom Schiff und dem Schiffsgeräthe als zu dem der See anvertrauten Vermögen gehörig anzusehen sei, ob namentlich die Fracht und welche Fracht dahin gehöre, ergab sich eine Differenz darüber, ob zu der fortune de mer nur die Fracht der letzten Reise vor, beziehungsweise bei Geltendmachung der Forderung, oder die Fracht derjenigen Reise, von welcher die Forderung herrührt, wenn sie auch erst längere Zeit nach Vollendung derselben zur Geltung gebracht werden sollte, zu rechnen sei, und ob der Umstand, daß die Fracht eingehoben (pränumerirt) ist, hiebei einen Einfluß üben dürfe oder nicht.

Mehrere Mitglieder sprachen sich dahin aus, daß nur die nicht bezahlte Fracht der letzten Reise vor oder bei Geltendmachung der Forderung zur fortune de mer zu rechnen sei, und führten hauptsächlich hiefür an, wenn es sich darum handle, ein Exekutionsobjekt zu bezeichnen, welches der Gläubiger ausschließlich in Angriff nehmen und zur Verwerthung bringen lassen könne, so dürfe man nichts anderes zur fortune de mer rechnen, als was wirklich als Exekutionsobjekt ergriffen werden könne, also das Schiff, wie es zur Zeit der Exekution liege, und die noch nicht bezahlte Fracht der letzten Reise.

Von anderen Seiten wurde die Meinung vertreten, daß die Rheder mit der Fracht derjenigen Reise haften müßten, von welcher die fragliche Forderung herrühre; man bezog sich nämlich darauf, daß auch das holländische Recht die Sache in dieser Weise entschieden habe, und daß die Fracht der letzten Reise mit einer aus früherer Zeit herrührenden Forderung in keinem inneren Zusammenhange stehe, also auch nicht abzusehen sei, warum dieselbe oder nur dieselbe haften solle. Der Gläubiger habe wenigstens in Vertragsfällen bei Eingehung des Geschäftes nicht allein dem Schiffe, sondern auch der für die betreffende Reise in Aussicht stehenden Fracht fidirt. Wenigstens müsse man annehmen, daß dies geschehen sei, wenn das Gesetz sage, zur fortune de mer gehöre auch die Fracht, wenn es also dem Gläubiger auch auf die Fracht als ein Objekt, aus dem er Befriedigung hoffen könne, Rücksicht zu nehmen ausdrücklich gestattet habe. Es sei nicht abzusehen, warum der Gläubiger das Recht auf Bezahlung aus dieser, vielleicht sehr namhaften Fracht verlieren und sich mit der vielleicht weit geringeren Fracht der letzten Reise begnügen solle, wenn er vor Antritt einer neuen Reise sein Recht nicht verfolgt habe, zumal das Letztere nicht immer möglich sein würde, und weshalb im umgekehrten Falle der Rheder nachtheiliger zu stehen kommen solle.

Bezüglich der Frage, ob die bereits erfolgte Bezahlung der Fracht einen Einfluß auf die Frage üben dürfe, wieweit die Rheder mit der Fracht haften sollten, hoben mehrere Mitglieder hervor, die einmal bezahlte Fracht werde mit dem Augenblicke der Einhebung, möge diese vor oder nach Begründung einer Forderung statthaben, zur fortune de terre, sie höre auf, der See anvertraut zu sein, und könne also nicht weiter als haftend angesehen werden. In einer solchen Auffassung liege, wenigstens insoweit es sich um die vor Begründung einer Forderung erhobene Fracht handle, keineswegs eine Unbilligkeit, weil der Gläubiger bei Eingehung des Geschäftes auf dieselbe nicht gerechnet haben könne. Die eingehobene Fracht

sei dem Kapitain überhaupt nicht anvertraut, und seiner Disposition nicht anheimgegeben, es könne also auch nicht davon die Rede sein, daß er sie beim Abschlusse seiner Verträge dem dritten Kontrahenten als Pfand eingesetzt habe. Der dritte Kontrahent könne zudem recht wohl schon bei Eingehung eines Geschäftes erfahren, ob und wie viel von der auf eine Reise treffenden Fracht bereits bezahlt sei, und wirklich werde auch in der Regel von Seiten der Gläubiger hierüber Erkundigung eingezogen. Die Kontrahenten ließen sich in der Regel die Schiffspapiere (Konnossemente) vorlegen, um sich über den Betrag der noch ausstehenden Fracht zu vergewissern, wenn nicht etwa schon die Befrachtung des Schiffes von der Art sei, daß man im Voraus wisse, es sei die ganze Fracht oder ein Theil derselben bezahlt, wie dies z. B. bei Auswandererschiffen, Kohlenschiffen u. dgl. gemeinhin geschehe.

Andere Mitglieder hielten dafür, daß der Umstand, ob die Fracht bezahlt sei oder nicht, keinen Unterschied machen dürfe, und führten hiefür an: der zufällige Umstand, ob etwas von der Fracht bezahlt worden, könne darauf, wie weit der Gläubiger auf seine Befriedigung rechnen dürfe, mit Recht nicht von Einfluß sein, am wenigsten aber dann, wenn die Einhebung der Fracht erst nach Begründung der Forderung stattgehabt habe. Wenn Letzteres der Fall sei, und der Rheder gleichwohl die Herausgabe des eingezogenen Betrages zum Schaden seines Gläubigers verweigern dürfte, so würde jeder Rheder in der Lage sein, willkührlich dem Gläubiger die Mittel zu seiner Befriedigung aus der Hand zu winden, wenn er sich nur mit der Einhebung beeile, ja sogar die Mittel könne er ihm auf diese Weise nehmen, auf welche der Gläubiger nach sorgfältiger Erkundigung über die in Aussicht stehende Fracht durch Einsicht der Konnossemente, Certepartien ꝛc. zu rechnen guten Grund gehabt habe. Die Erkundigung des Gläubigers darüber, ob und wie viel von der in Aussicht stehenden Fracht bereits bezahlt sei, auf welche vorhin verwiesen worden sei, biete also jedenfalls in dem zuletzt erwähnten Falle kein Mittel, um den Gläubiger sicher zu stellen; diese Möglichkeit der Erkundigung fehle übrigens gänzlich, wenn die Forderung aus Beschädigungen, Uebersegelungen u. dgl. herrühre.

Weiterhin wurde beantragt, zu der fortune de mer nach dem Vorgange der Bremer Gesetzgebung auch die anderen Vortheile zu rechnen, welche die Rheder von einer Reise haben würden. Man machte geltend, solche Vortheile entständen den Rhedern dadurch, daß sie selbst das Schiff befrachteten, mitunter auch dadurch, daß ihre Schiffe (Dampfschiffe) anderen

Fahrzeugen Hülfe leisteten, ferner durch Bergungen, Prämien, die für schnelle Reisen zugesichert würden u. dgl. Billigerweise müßten auch diese Vortheile den Gläubigern haften, denn es scheine der Gerechtigkeit nicht zu entsprechen, wenn der Rheder Vortheil von einer Reise habe, während die von einer solchen Reise herrührenden Forderungen unbezahlt blieben.

Man wendete jedoch ein, auf Selbstbefrachtung finde das von der vorausbezahlten Fracht bemerkte gleichfalls Anwendung; Prämien der ebenerwähnten Art würden in der Regel Vortheile des Schiffers, und nicht der Rheder sein, die anderen möglicherweise vorkommenden Vortheile seien aber im Ganzen so seltene Ausnahmen, daß es sich nicht empfehle, im Gesetze auf dieselben Rücksicht zu nehmen.

Bei der Abstimmung wurde die Frage, ob nur die Fracht der letzten Reise, soweit sie noch nicht eingehoben ist, als zur fortune de mer gehörig anzusehen sei, vorbehältlich einer Beschlußfassung darüber, ob nicht unter Umständen wegen bereits eingehobener Frachten eine persönliche Haftbarkeit der Rheder statuirt werden solle, mit 6 gegen 5 Stimmen, und die Frage, ob jedenfalls die Fracht der letzten Reise dahin gehöre, mit 8 gegen 3 Stimmen verneint; die Frage aber, ob dahin die Fracht der Reise zu rechnen sei, von welcher die betreffende Forderung herrühre, sie möge eingehoben sein oder nicht, wurde mit 6 gegen 5 Stimmen bejaht, und die Ausdehnung dieser Bestimmung auf andere Vortheile mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Die Entscheidung darüber, was von der Bruttofracht zu Gunsten der Rheder wegen vorgeschossener Heuern ꝛc. in Abzug gebracht werden dürfe, ward vorbehalten.

Anlage.

Art. 18a.

Dritten Personen gegenüber haften der Rheder, so wie die Mitglieder der Rhederei persönlich für die Verbindlichkeiten, welche während der Dauer ihrer Eigenschaft als Rheder oder Mitrheder aus Verträgen entstehen, die unmittelbar vom Rheder oder von allen Mitrhedern selbst, oder die von dem Korrespondentrheder innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse, oder von jeder anderen Person auf Grundlage eines offenen Mandats oder Auftrags der Rhederei eingegangen sind.

Jedes Mitglied der Rhederei haftet für die Erfüllung solcher Verträge nur nach Verhältniß seines Antheils am Schiffe.

Art. 18b.

In demselben Verhältnisse haftet jedes Mitglied der Rhederei dem Dritten, insoweit zu dessen Gunsten, abgesehen von Verträgen, ein persönlicher Anspruch erwachsen ist, möge derselbe aus Handlungen erstehen, die zufolge Beschlusses der Rhederei unternommen oder vom Korrespondentrheder innerhalb seiner gesetzlichen Befugniß vollzogen werden, oder aus der Thatsache der Bereicherung der Rhederei mit fremdem Schaden.

Doch wird dadurch eine ausgedehntere persönliche Haftung jener Mitrheder nicht ausgeschlossen, die sich Dritten gegenüber ein widerrechtliches Vorgehen haben zu Schulden kommen lassen.

Art. 19a.

Der Rheder, sowie die Rhederei haften Dritten gegenüber nur mit dem Schiffe und der laufenden Fracht:

Erstens aus dem Verschulden des Schiffers oder der Schiffsmannschaft, insoferne eine auf dem Schiffe, oder durch das Schiff, oder bei Vollziehung des Schiffsdienstes vorgekommene Beschädigung, abgesehen von Vertragsverhältnissen, Ersatzansprüche zu Gunsten eines Dritten gegen den Rheder oder die Rhederei begründet.

Zweitens aus Verträgen, die der Schiffer, nach Beginn der Reise, in der Ausübung seiner gesetzlichen Befugnisse schließt.

Ist jedoch der Schiffer in diesem Falle zugleich Rheder oder Mitrheder, so bleibt nebstdem dessen Haftung in dieser Eigenschaft nach Maßgabe des Art. 18a aufrecht.

Ebenso haftet der Rheder oder Mitrheder nach Art. 18b für seine widerrechtliche Einflußnahme auf Nichterfüllung des vom Schiffer in obiger Weise geschlossenen Vertrags.

Art. 19 b.

Für die Ansprüche des Schiffers und der Mannschaft aus ihren Dienstverträgen in Bezug auf Gehalt oder Heuer, dann Beköstigung und Auslagen für die Rückbeförderung in die Heimath, haftet nicht nur der Rheder oder die Rhederei mit Schiff und Fracht, sondern jedes Mitglied der Rhederei auch noch persönlich nach Maßgabe des Art. 18 a.

Art. 20.

Wenn ein Rheder das Schiff oder ein Mitrheder seinen Antheil am Schiffe veräußert, tritt der neue Erwerber gegenüber Dritten an die Stelle des Veräußerers bezüglich jener Verbindlichkeiten, wofür der Rheder oder die Rhederei nur mit Schiff und Fracht haften, unbeschadet des Rechtes des Erwerbers auf Gewährleistung.

An der persönlichen Haftung des Veräußerers gegen Dritte wird durch die Veräußerung nichts geändert.

Im Verhältnisse zwischen dem Veräußerer und dem Erwerber wird jedoch, bei Veräußerung eines Schiffes, das sich auf der Reise befindet, in Ermangelung einer anderen Vereinbarung, angenommen, daß Gewinn und Verlust der laufenden Reise auf den Erwerber übergehen.

CXCII. Sitzung.

Hamburg, am 28. Mai 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute der Antrag gestellt, den in voriger Sitzung gefaßten Beschluß, daß die Fracht derjenigen Reise, von welcher die in Rede stehende Forderung herrührt, zu dem für dieselbe haftenden, der See anvertrauten Vermögen zu rechnen sei, nochmals in Erwägung zu ziehen. Nach stattgehabter Debatte wurde diesem Antrage mit 6 gegen 5 Stimmen zu entsprechen beschlossen und sodann von einem Mitgliede wiederholt beantragt, zur fortune de mer nur die noch nicht bezahlte Fracht der letzten, beziehungsweise zur Zeit der Geltendmachung der Forderung laufenden Reise

zu rechnen, und hiefür angeführt: Der in voriger Sitzung gefaßte Beschluß sei hauptsächlich durch die Erwägung veranlaßt, daß es unbillig sei, wenn der Rheder einen Gewinn von dem Unternehmen behalten dürfe, von dessen Folgen er sich durch Verweisung des Gläubigers auf den vielleicht unzureichenden Werth des Schiffes befreien könne. Abgesehen davon, daß diese Anschauung auf dem von der Versammlung aufgegebenen Abandonnirungssysteme zu beruhen scheine, so entspreche sie keineswegs in allen Fällen der Billigkeit, denn bei derselben sei die Fracht einer Reise irrthümlich ohne Weiteres als Gewinn betrachtet. Unter Fracht verstehe man gemeinhin die Nettofracht, die sich nach Abzug der Heuern, Ausrüstungskosten 2c. ergebe. Was hiernach als Nettofracht übrig bleibe, sei keineswegs immer schon Gewinn, namentlich sei dies bei Frachtvorschüssen nicht der Fall. Letztere seien vielleicht mit Rücksicht auf kostbare Verwendungen gegeben worden, welche der Rheder auf das Schiff gemacht habe, indem er z. B. eine neue Kupferhaut ohne Rücksicht auf eine bestimmte Reise, eine Propellermaschine u. dgl. beschaffte, und ebenso werde nicht selten wegen des Ersatzes solcher Auslagen auf die noch nicht bezahlte, auf der Reise erst zu verdienende Fracht gerechnet. Wenn man nun dem Rheder die Pflicht auflege, ungeachtet solcher durch die Fracht zu deckenden Verbesserungen des Schiffes, den Betrag der Fracht zur Bezahlung der wegen dieser Reise sich ergebenden Forderungen herauszugeben, so erhalte der Gläubiger das, worauf er Anspruch habe, doppelt; einmal durch die Werthsvermehrung des Schiffes und einmal durch Auslieferung der Fracht. Der obenerwähnte Beschluß, nach welchem alles auf die, die Forderung betreffende, Reise ankommen solle, führe auch zu großen Verwickelungen, wenn das Schiff mehrere Reisen kurz nach einander mache, an verschiedenen Orten entlösche und neue Ladung einnehme, und wenn von jeder dieser Reisen andere Forderungen herrührten; es werde schwer, ja in vielen Fällen unmöglich sein zu ermitteln, welche Fracht für die eine, und welche für die andere Forderung hafte, welche Kostenbeträge von der Fracht für die eine und von der für die andere Reise in Abzug zu bringen seien u. dgl. Die durch den mehrerwähnten Beschluß bedingte Unterscheidung führe zur Anerkennung einer Reihe persönlicher Ansprüche an die Rheder, welche mit dem in der Hauptsache angenommenen Prinzipe in Widerspruch ständen. Wenn das Prinzip der Haftung mit der fortune de mer wirklich Geltung erlangen solle, so müsse der Gläubiger das Schiff als Exekutionsmittel nehmen, wie er es finde. Man könne sich hiegegen nicht mit Grund darauf berufen, daß ein Gläubiger bei Entstehung der Forderung vielleicht gerade auf die Fracht der betreffenden Reise spekulirt

habe und in seinen Rechten dadurch verkürzt werde, daß er auf eben diese Fracht keinen Anspruch machen dürfe, wenn er nicht schnell genug sein Recht verfolgt und das Schiff inzwischen eine neue Reise angetreten habe; ein solcher Gläubiger möge eben die nöthige Diligenz anwenden, und rechtzeitig seine Ansprüche zur Geltung bringen, zumal er hiezu durch Einsicht der Konnossemente u. dgl. die nöthigen Mittel, Auskunft über Höhe der Fracht, Ort ihrer Fälligwerdung ꝛc. ꝛc. sich verschaffen könne. Habe er aber von diesen Papieren keine Einsicht gehabt, und auch sonst nicht die nöthigen Aufklärungen darüber erhalten, wo die Fracht zur Auszahlung gelangen solle und sogleich angehalten werden könne, so sei es überhaupt nicht denkbar, daß er bei Begründung der Forderung dieselbe berücksichtigt habe. Wenn aber auch noch eingewendet worden sei, daß durch den hier befürworteten Antrag der Gläubiger in die Lage versetzt werde, mit der Geltendmachung seiner Forderung zu warten, bis das Schiff auf einer, große Frachterträgnisse versprechenden Reise sich befinde, obschon das Schiff vielleicht zur Zeit der Entstehung der Forderung in Ballast gefahren sei, so habe ja ein solches Verfahren des Gläubigers kein Bedenken gegen sich, denn es entspreche der Absicht des Gesetzes vollkommen, daß die Befriedigung rechtlicher Forderungen thunlichst ermöglichet werde.

Von anderen Seiten wurde dieser Antrag mit folgenden Erwägungen unterstützt: der in der vorigen Sitzung gefaßte Beschluß sei nur gerechtfertiget bei dem Abandonsysteme und demjenigen Prinzipe, welches das englische Recht für einzelne Fälle statuirt habe, nach welchem nämlich die Rheder für die betreffenden Forderungen zwar persönlich, aber nur bis zu einem Betrage haften sollten, welcher dem Werthe des Schiffes und der Fracht der betreffenden Reise gleichkomme. Dort handle es sich darum, wieviel der Rheder dem Gläubiger abtreten, eine wie große Summe er bezahlen müsse, um von weiteren Ansprüchen frei zu werden, beziehungsweise bis zu welcher Summe die Exekution in das Vermögen des Rheders gesucht werden dürfe, um einen Gläubiger zu decken. Nach dem gefaßten Beschlusse aber, nach welchem das der See anvertraute Vermögen gleichsam als Pfand- und Exekutionsobjekt haften solle und von vornherein der Bestand einer weiteren Haftung des Vermögens der Rhederei negirt werde, könne es sich nur darum handeln, welche Aktiven das Schicksal des Schiffes theilen und mit ihm im Wege der Exekution in Anspruch genommen werden könnten. Das Letztere sei nur bei solchen Forderungen denkbar, welche als solche noch existirten, die also noch nicht bezahlt seien, da mit der Bezahlung die Forderung selbst erlösche. Es handle sich um die Frage, ob, wenn einem Gläubiger von Gesetzes wegen ein Exekutions-

objekt angewiesen werde, und dieses seit Entstehung der Forderung Aenderungen erlitten habe, dieses Objekt so zu nehmen sei, wie es bei Geltendmachung der Forderung liege, oder ob der Betrag einer etwaigen Werthsminderung zuzulegen sei. Insoweit es sich nur um die Bestimmung des Exekutionsobjektes handle, (und dies sei hier der Fall) müsse man sich gewiß für die erste Alternative entscheiden; die Frage, ob der Rheder noch etwas zuzulegen habe, ob also außerdem noch persönliche Verpflichtungen des Rheders beständen, und in wieweit, komme hier zunächst nicht in Betracht, sondern werde zu ihrer Zeit nach Verschiedenheit der Verhältnisse verschieden zu entscheiden sein. Bejaht müsse die Frage z. B. dann werden, wenn der Rheder die Werthsminderung des Exekutionsobjektes in bösem Glauben herbeigeführt, verneint jedoch in dem Falle, wenn derselbe das, um was er das Objekt auf der einen Seite gemindert (z. B. durch Einhebung der Fracht), auf der anderen Seite dem Objekte zu Gute gethan habe (z. B. durch die obenerwähnten Verbesserungen des Schiffes). Die Entscheidung dieser Frage müsse hier vorbehalten bleiben, und könne ebensowenig zu dem Satze führen, daß das, was eigentlich Gegenstand selbstständiger persönlicher Obliegenheiten sei, zu der fortune de mer gehöre, als man sich entschließen werde, zu sagen, daß im Falle einer noxae datio die mit dem beschädigenden Thiere verdiente und schon einkassirte Miethe dem Beschädigten zu überlassen sei. Keine Gesetzgebung, in welcher das System der fortune de mer anerkannt sei, habe die Bestimmung aufgenommen, daß zur fortune de mer die bereits bezogene Fracht gehöre. Dies beruhe aber nicht etwa auf einem Uebersehen, sondern sei ohne Zweifel mit gutem Bewußtsein geschehen, denn fast alle diese Gesetzgebungen hätten bewiesen, daß ihnen die Frage vorgeschwebt; sie hätten bei der Lehre vom Abandon im Assekuranzrechte, wo allerdings etwas Anderes am Platze zu sein schiene, weil dort ein aktuelles Abtreten des Rheders und hier nur ein Sichgefallenlassen in Frage stehe, die Vorschrift aufgestellt, daß zugleich mit dem Schiffe auch die bereits bezogene Fracht abandonnirt werden müsse. Daß die bezahlte Fracht nicht zur fortune de mer gehöre, entspreche der allgemein gangbaren Anschauung, wie dies z. B. die in Italien in Aller Munde befindliche Parömie bewähre: barca rotta, conti fatti. Abgesehen von Allem dem, so sei eine andere als die hier vertheidigte Ansicht kaum praktisch durchführbar, namentlich insoweit es sich um die bereits bezahlte Fracht handle, es werde z. B. zu unüberwindlichen Schwierigkeiten führen, wenn man bei einer Mehrzahl von Mitrhedern die von einer früheren Reise herrührende, längst an dieselben ausbezahlte Fracht wieder beitreiben wollte.

Ein kaufmännischer Herr Abgeordneter fügte dem bei, daß die hier vertretene Meinung ihren Ausdruck am besten dann finden würde, wenn man die Fracht, soviel davon noch im Bestimmungshafen ausstehe, als zur fortune de mer gehörig ansehen würde; wogegen indeß erinnert wurde, es sei auch der Fall zu beachten, daß das Schiff den Bestimmungshafen nicht erreiche, und Distanzfracht gezahlt werden müsse.

Mehrere Mitglieder hielten, dieser Erwägungen unerachtet, den in der vorigen Sitzung gefaßten Beschluß für vollkommen gerechtfertiget, und machten dafür geltend: Es könne nicht zugegeben werden, daß dieser Beschluß nur neben dem Abandonsysteme denkbar sei, und mit ihm in unzertrennlichem Zusammenhange stehe, und ebensowenig, daß es sich hier nur um die Bestimmung eines Pfandobjektes für die Forderung an die Rhederei handle. Daß die fortune de mer als verpfändetes Vermögen und somit die Ansprüche der Gläubiger nur gewissermaßen als dingliche Ansprüche an das Schiff in Betracht kämen, stehe noch keineswegs fest, vielmehr sei die Berathung und Beschlußfassung über die rechtliche Eigenschaft der fortune de mer und ebenso darüber noch vorbehalten, in welchem Verhältnisse der rechtlichen Verpflichtung der Rheder in Ansehung der fortune de mer zum Gläubiger stehe; es könne also auch noch nicht zugestanden werden, daß hier kein aktuelles Abtreten von Aktiven, sondern nur dies in Frage stehe, daß der Rheder sich einen Angriff auf sein Vermögen als auf ein Exekutionsobjekt gefallen lassen müsse. Die aus diesen Sätzen gezogenen Folgerungen könnten somit noch keineswegs als maßgebend angesehen werden, und seien überdies nicht richtig.

Von anderer Seite wurde angeführt, die Behauptung, daß man das Schiff so nehmen müsse, wie es zur Zeit der Geltendmachung der Forderung liege und deshalb nichts als die noch nicht bezahlte Fracht der letzten Reise als Exekutionsobjekt in Anspruch nehmen könne, beruhe auf der Anschauung, daß der Grund, warum man überhaupt eine Fracht, und namentlich die unerhobene Fracht der letzten Reise zur fortune de mer zu rechnen habe, lediglich darin liege, daß ausstehende Frachtgelder als fructus pendentes zu betrachten seien, welche das Schicksal des Schiffes überall theilen müßten. Diese Anschauung sei aber ohne Zweifel nicht gerechtfertiget, und bei Berathung des Art. 391 Absatz 2 des preuß. Entwurfes beseitiget, vielmehr bilde die Frachtforderung ein ebenso selbstständiges Exekutionsobjekt als das Schiff, eine innere Zusammengehörigkeit beider sei nicht vorhanden, somit auch nicht entscheidend. Ferner wurde vorgebracht, das englische, holländische und spanische Recht bezeichneten gleichfalls die Fracht der, die Forderung betreffenden, Reise als zur fortune de mer ge-

hörig, ein Umstand, der um so gewichtiger erscheine, als auch die übrigen, gegen diese Vorschrift gerichteten Bedenken nicht für begründet erachtet werden könnten. Wenn angeführt worden sei, daß selbst die Nettofracht noch keineswegs als Gewinn angesehen werden dürfe, und daß der Gläubiger unter Umständen doppelt erhalten würde, was ihm einfach als Exekutionsobjekt gebühre, wenn er die Fracht und das Schiff in seinem verbesserten Zustande in Anspruch nehmen könnte, so müsse hiegegen erinnert werden, daß allerdings nur die Nettofracht als Exekutionsobjekt angesehen, und noch festgestellt werden solle, was von der Bruttofracht abzuziehen sei, um die Nettofracht herauszustellen; soviel aber die Verbesserungen des Schiffes angehe, so dürfe man, abgesehen von Fällen, in welchen deutlich erhelle, daß die Fracht zur Ausbesserung des Schiffes verwandt und vielleicht ausdrücklich zu diesem Zwecke vorgeschossen oder bis zu einer gewissen Höhe bewilliget worden sei, hierauf keine weitere Rücksicht nehmen; es könne keinen Unterschied machen, ob der Rheder zu einer solchen Verbesserung des Schiffes ebenso wie zur Bestreitung seines ersten Ankaufs einen neuen Theil seiner fortune de terre oder den Ertrag verwende, den ihm für eine gewisse Zeit die fortune de mer einbringe, ob er der See auf einmal durch Ankauf eines besseren Schiffes eine größere Summe anvertraue, oder ob er dies nach und nach durch Ankauf eines geringeren Schiffes und durch nachherige Werthsverbesserung desselben thue. Uebrigens sprächen die Gründe, welche man in dieser Beziehung gegen den in der vorigen Sitzung gefaßten Beschluß angeführt habe, nur dagegen, daß überhaupt irgend eine Fracht als zur fortune de mer gehörig angesehen werde, denn alle hervorgehobenen wirklichen oder vermeintlichen Inkonvenienzen könnten eben so leicht bei der Fracht der letzten Reise vorkommen, da die erwähnten Verwendungen auch für diese gemacht worden sein könnten. Wenn man aber Verwickelungen vermeiden wolle, so werde gerade der in der vorigen Sitzung gefaßte Beschluß den Vorzug verdienen, denn da, wo wirklich mehrere Reisen vorlägen mit verschiedenen Forderungen und Frachterträgnissen, sei eine Verwickelung überhaupt nicht denkbar; wo aber eine Ausscheidung auf Schwierigkeiten stoße, werde sich immer ergeben, daß eigentlich nur eine einzige, zusammengesetzte Reise vorhanden sei, daß also alle Frachten der einzelnen Abschnitte derselben für die aus allen Abschnitten herrührenden Forderungen haften müßten; dagegen seien Verwickelungen aller Art zu befürchten, wenn eine und dieselbe Fracht für Forderungen von alten und neuen Reisen in Anspruch genommen werden sollte. Das Bedenken, daß durch den von Neuem eingebrachten Antrag die Rechte derjenigen Gläubiger verletzt würden, welche bei Entstehung der Forderung

gewissen in Aussicht stehenden Forderungen fidirt hätten, sei durch die Verweisung des Gläubigers auf die Uebung einer entsprechenden Diligenz nicht gehoben, denn trotz der höchsten Diligenz werde es der Gläubiger nicht immer hindern können, daß das Schiff vor Geltendmachung seiner Ansprüche eine neue Reise antrete. Endlich wurde noch hervorgehoben, daß u. A. bei Bodmereiverträgen das Prinzip, nur die noch nicht erhobene Fracht der letzten Reise herbeizuziehen, sich nicht durchführen lasse.

Von einer Seite ward darauf hingewiesen, die Haftung mit dem Schiffe und der zur Zeit der Exekution ausstehenden Fracht lasse sich für den Fall, daß der Rheder für ein Delikt oder eine Vertragswidrigkeit des Schiffers einstehen solle, allenfalls rechtfertigen; wenn aber der Gläubiger durch seinen dem Schiffer gewährten Kredit die Vollendung der Reise ermögliche, so würde der Rheder, welcher die erhobene Fracht dieser Reise behalten wollte, ohne deren Lasten zu tragen, entschieden gegen Treue und Glauben handeln.

Von mehreren Seiten ward dieser Einwand insofern für unzutreffend erklärt, als das Gesetz nur die abstrakte Regel der beschränkten Haftung hinstellen, und daneben die Frage offen lassen wolle, ob nicht aus besonderen Gründen die beschränkte Haftung in einzelnen Fällen einen volleren Umfang annehmen könne, z. B. wegen Genehmigung, Bereicherung u. s. w. Ein besonderes und selbstständig zu beurtheilendes Verhältniß liege auch dann vor, wenn die Fracht einer bestimmten Reise verpfändet oder verbodmet sei.

Bei der Abstimmung wurde mit 6 gegen 5 Stimmen entschieden, daß, vorbehaltlich weiterer Berathung und Beschlußfassung darüber, ob und wie weit wegen früher bezogener Frachten eine persönliche Haftbarkeit der Rheder statuirt werden solle, zur fortune de mer nur die noch nicht erhobene Fracht der letzten Reise zu rechnen sei.

Hierauf wurde zur Diskussion der Frage übergegangen, ob zur fortune de mer, mit welcher der Rheder den Schiffsgläubigern zu haften habe, im Falle eines Verlustes des Schiffes die Versicherungsgelder zu rechnen seien, diese somit von den Gläubigern in Anspruch genommen werden könnten. Von einer Seite wurde diese Frage bejaht und hervorgehoben: die beschränkte Haftung solle den Rheder vor der Gefahr schützen, noch mehr als das Schiff zu verlieren. Der Zweck werde einleuchtend erreicht, wenn auch die Versicherungsgelder zur Befriedigung der Gläubiger verwandt werden müßten. Es sei unbillig und ungerecht, die Rechtswohlthat der beschränkten Haftung so weit auszudehnen, daß in Fällen des

Unterganges des Schiffes der Rheder die Versicherungsgelder, also das Aequivalent unverkürzt behalte, während die betreffenden Gläubiger sämmtlich leer ausgingen. Eine solche Ausdehnung der Rechtswohlthat müsse nothwendig dahin führen, daß in vielen Fällen der Untergang des Schiffes dem Rheder wünschenswerth werde. Den Fall angenommen, daß beträchtliche Forderungen, für welche nur mit dem Schiff gehaftet würde, vorhanden seien, so bringe der Untergang des Schiffes dem Rheder den großen Gewinn, daß derselbe von allen Verpflichtungen befreit werde und statt des mit Schulden belasteten Schiffes, dessen unbeschwerten Werth in den Versicherungsgeldern empfange. Zu der großen Ungerechtigkeit und Härte gegen die Gläubiger trete also noch der schwer wiegende Uebelstand, daß der Untergang des versicherten Schiffes dem Rheder vortheilhaft sein könne. Es fehle an einem genügenden Grunde, welcher die Gesetzgebung bestimmen könnte, eine von solchen Uebelständen begleitete Härte zu sanktioniren. Man habe zwar hin und wieder darauf verwiesen, daß auch die Gläubiger ihre Forderungen versichern lassen könnten; allein dies sei nicht immer der Fall, z. B. nicht wegen der aus rechtswidrigen Handlungen des Schiffers herrührenden Forderungen, deren Entstehung sich ja nicht voraussehen lasse, ferner dann nicht, wenn eine Certepartie so eben abgeschlossen und in kürzester Zeit nach dem Abschlusse gebrochen worden. Schon das preuß. Landrecht habe daher mit Recht die Frage bejaht. Verneint sei dieselbe dagegen allerdings, im Einklange mit dem holländischen Handelsgesetzbuche und der Bremischen Verordnung vom Jahre 1832, in dem ersten der Berliner Conferenz vorgelegten Entwurfe. Bei der Berathung desselben hätten sich aber alle damals anwesenden kaufmännischen Kommissionsmitglieder für die Bejahung der Frage und die Beibehaltung der landrechtlichen Vorschrift ausgesprochen. Die vorliegende Frage greife übrigens auch über das Gebiet des Seerechtes, welches hier nicht ganz unabhängig sei, hinaus und stehe mit der allgemeineren, civilrechtlichen Frage in Zusammenhang, in wie weit die Versicherungssumme an die Stelle einer verpfändeten Sache trete und statt derselben dem Gläubiger hafte, ob also z. B. einem Hypothekengläubiger, dem ein Haus verpfändet worden, im Falle eines Brandes die Feuerversicherungssumme für jenes Haus hafte, oder ob mit dem Untergange des Hauses seine Forderung oder doch sein Pfandrecht verloren, der Hypothekenschuldner aber die Versicherungssumme an sich zu nehmen berechtiget sein solle. Für das Hypothekenrecht wenigstens werde diese Frage in den meisten Gesetzgebungen dahin entschieden sein, daß an der Stelle der versicherten Sache im Falle ihres Unterganges die Versicherungssumme als Pfand hafte und würde, wenn sie für das

Seerecht im entgegengesetzten Sinne entschieden werden sollte, eine unerträgliche Disharmonie des Rechts entstehen. Die Rücksicht auf Recht und Gerechtigkeit für wohlbegründete Forderungen sei ohne Zweifel wichtiger als die Rücksicht auf das Interesse der Rhederei und die Sicherheit der kaufmännischen Spekulation. Endlich würde die Verneinung der Frage zur Vermehrung der Versicherungen führen, indem jeder Gläubiger, welchem gegenüber der Rheder nur beschränkt hafte, zur Versicherung seiner Forderung sich genöthigt sehen werde, worin doch ebenfalls ein, wenn auch vielleicht geringer Uebelstand gefunden werden müsse. Berufe man sich aber auf das holländische und das bremische Recht, so stehe diesen Rechten das preuß. Landrecht entgegen, welches über 50 Jahre in Geltung sei und, wie die Berliner Conferenzbeschlüsse erwiesen, Rheder und Kaufleute vollkommen befriedigt hätte.

Man berief sich indessen von Seiten mehrerer Mitglieder zur Begründung der entgegengesetzten Ansicht darauf, daß die Verneinung der aufgeworfenen Frage der allgemeinen Rechtsanschauung entspreche, und führte weiter noch an, es sei eben der Sinn der Versicherung für die bezahlte Prämie, im Falle das Schiff verloren ginge, jedenfalls den Belauf des Schadens wieder zu erhalten. Dieses würde gänzlich vereitelt, wenn die Versicherungsgelder abgetreten werden müßten. Außerdem würde die Folge davon sein, daß dieselben Ereignisse die verschiedensten Ausgänge hätten, je nachdem ein Schiff versichert sei oder nicht, und ob man Versicherung nehmen wolle oder nicht, bleibe doch immer eine Sache der freien Wahl. Die Versicherung sei für den Dritten etwas ihm ganz fremdes, das ihn gar nicht angehe. Kassire der Versicherte die Versicherungssumme oder den Betrag des nach ordnungsmäßiger Aufmachung sich ergebenden Interesses ein, — z. B. wenn Bruttofracht versichert sei, deren Belauf nach Abzug der Heuer, welche nach dem Untergange des Schiffes nicht zu bezahlen sei, so erhalte er nur den Betrag des Verlustes, gegen welchen er sich habe versichern lassen, er erhalte nicht mehr, als wenn er sein Schiff wieder erhalten oder die Fracht einkassirt hätte. Eine Gefahr für den Vorschießenden, in welche dieser übrigens freiwillig und bewußt hineingehe, existire nicht, wenn dieser für seine Versicherung sorge. Es sei schon angeführt, daß in solchen Fällen, wo Schiffskapitaine zu Gunsten dritter Darleiher von Geldern auf die Rheder oder deren Banquiers ziehen, öfter in den Tratten folgende Klausel vorkomme: „Werth empfangen für mein Schiff N. N. mit der Berechtigung für den Remittenten im Falle der Nichtannahme den Belauf für meine Rechnung versichern zu lassen."

Bei dem entgegengesetzten Prinzipe, nämlich wenn in der Versicherung

des Ganzen das Interesse des Dritten mit versichert wäre, müßte dieser Dritte bei glücklicher Ankunft des Schiffes und sodann ihm geschehener Bezahlung den Betrag der Prämie und Courtage, soweit dann anzunehmen, daß sein Interesse mit versichert gewesen, sich abziehen lassen. Davon sei noch nie die Rede gewesen und könne nicht die Rede sein. Wenn nach der entgegengesetzten Auffassung dem dritten Darleiher ein Theil der Versicherungsgelder des Rheders zukommen sollte, so würde dieser, da unzweifelhaft der Dritte selbst sein Interesse versichern lassen könnte, erst den Nachweis fordern müssen, daß es in diesem Falle nicht geschehen, und er nicht etwa das, was er hier von ihm fordere, schon von irgend einem Assekuradeur erhoben habe. Auch sei hinsichtlich der Summe der Versicherung, welche der Versicherte beim Abschlusse der Assekuranz als sein Interesse angebe, zu bedenken, daß der Werth eines Schiffes nicht etwa nach den Erbauungskosten u. s. w. oder in irgend ähnlicher Weise zu berechnen sei, sondern z. B. den Konjunkturen unterworfen sei und sehr verschieden geschätzt werde. Die rechtlichen hier entscheidenden Momente seien, daß die Versicherung immer ein internum zwischen demjenigen, der die Versicherung genommen und dem Assekuradeur bleibe. Wenn dabei wirklich mehr versichert worden, als der Versicherte versicherbares Interesse habe, so könne dieses nur die folgenden Konsequenzen haben: Gelinge es ihm die ganze Summe zu erheben, so bereichere er sich, bei obiger Voraussetzung, allerdings mit dem Schaden eines Anderen; dieser Andere sei aber nicht der Dritte, mit dem der Kapitain kontrahirt gehabt, sondern der Assekuradeur, welcher bei obiger Voraussetzung eine Forderung bezahlt habe, die wegen des fehlenden Interesses überall nicht zu Recht bestanden habe. Der Assekuradeur würde deshalb auch in solchem Falle zur Zurückforderung berechtiget sein, für den Dritten könne daraus kein Recht entstehen. Ganz in dieser Ansicht sei auch in Frankreich von der Cour d'Aix entschieden; außer dem preuß. Landrechte sage kein Gesetz das Gegentheil, wohl aber hätten das holländische Recht und das Bremer Gesetz von 1832 die Versicherung ausgeschlossen; so sage auch Groddeck in seinem Entwurfe nichts davon, und der Berliner Entwurf nehme ausdrücklich die Assekuranz aus. Die Analogie der Feuerassekuranz sei unpassend, aber auch im Prinzip unrichtig; denn der gegen Feuersgefahr versicherte Schuldner hafte seinem Gläubiger regelmäßig auch persönlich mit seinem ganzen Vermögen, also auch mit der Versicherungssumme, bei den hier einschlagenden Fällen hafte aber nur die fortune de mer; dort handle es sich auch nur um die Priorität, hier um den Anspruch selbst. Unpassend aber sei das Prinzip, weil die betreffenden Bestimmungen einzelner Partikulargesetzgebungen auf lokalen, politischen

und polizeilichen Gründen beruhten. Ausdrücklich habe auch das Oberappellationsgericht zu Lübeck in diesseitigem Sinne entschieden (vergl. Dr. Ullrich, Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse des Hamburg. Handelsgerichtes S. 36).

Ferner wurde angeführt, auch in Oesterreich habe man sich schon im Entwurfe vom Jahre 1785, sowie auch bei verschiedenen späteren Berathungen von Seiten der zu Rathe gezogenen Sachverständigen für die Verneinung der zur Diskussion gebrachten Frage entschieden und zwar mit um so größerem Rechte, als mit der Versicherungssumme noch andere Forderungen zusammenhängen könnten, welche vertragsmäßig durch dieselbe gedeckt werden sollten, z. B. wenn rückständiges Kaufgeld für ein auf Kredit gekauftes Schiff durch die Versicherung gedeckt werden solle u. dgl. — Wie bereits bemerkt, könne der Gläubiger, dem nur die fortune de mer hafte, seine Forderung gleichfalls versichern lassen und zwar nicht allein die aus Verträgen, sondern auch die aus Beschädigungen herrührenden Forderungen, denn Versicherungen gegen Uebersegelung, den Hauptfall der Beschädigung, seien unbedenklich überall zugelassen. Abweichungen der für das Seerecht geltenden Bestimmungen von den sonstigen civilrechtlichen könnten freilich in einzelnen Ländern durch Entscheidung dieser Frage entstehen, seien aber nach der einen oder anderen Seite hin unvermeidlich, da nicht alle Civilgesetzgebungen den Satz hätten, daß die Versicherungssumme an die Stelle eines untergegangenen Pfandes trete.

Bei Abstimmung wurde die bisher besprochene Frage mit 9 gegen 2 Stimmen verneint. Der stimmführende Herr Abgeordnete für Preußen, der sich in der Minorität befand, behielt sich hierauf vor, auf die eben entschiedene Frage später zurückzukommen.

CXCIII. Sitzung.

Hamburg, am 29. Mai 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung, da man die allgemeinen Gesichtspunkte der Anlage des CLXXXIX. Protokolles (Seite 1582), in soweit dieselben hier Beachtung finden konnten, für erlediget hielt, von Seiten des Herrn Referenten mit Rücksicht auf die über das Rechtsverhältniß des Rheders und der Mitrheder gefaßten Beschlüsse der Antrag gestellt, statt der Art. 18—22 der Anlage zum CLXXXVI. Protokolle (Seite 1561) diejenigen Bestimmungen anzunehmen, welche in der Anlage zu dem vorliegenden Protokolle beigedruckt sind. Der Herr Referent bemerkte zur Erläuterung seines Antrags, er unterscheide sich von dem, dieselben Rechtsverhältnisse behandelnden, Antrage in der Anlage zum CXCI. Protokolle (Seite 1599) vorzugsweise dadurch, daß er keine Bestimmungen darüber enthalte, in welchen Fällen die Rheder persönlich haften müßten. Eine erschöpfende Aufzählung der letzteren sei unmöglich; da man nun ebenso wenig sagen könne, daß in allen nicht ausdrücklich genannten Fällen die Haftung der Rheder auf die fortune de terre sich erstrecke, weil es auch noch andere als die bisher erwähnten Fälle einer beschränkten Haftbarkeit gebe, z. B. bei Havariegrosse und Bergung, so habe es auch angemessen geschienen, von Aufstellung einer Regel Umgang zu nehmen und hier nur die wichtigeren und zweifelhafteren Fälle der beschränkten Haftbarkeit, so weit dieselben schon jetzt zu übersehen seien, aufzuzählen. Ferner habe der hier eingebrachte Antrag keine Bestimmungen für den Fall aufgenommen, wenn der Schiffer zugleich Rheder oder Mitrheder sei, da es unthunlich zu sein scheine, diese Frage mit einem einzigen Satze zu erledigen, vielmehr nach Verschiedenheit der Verhältnisse, und je nachdem bei den einzelnen Handlungen des Schiffers seine Eigenschaft als Schiffer oder als Rheder in den Vordergrund trete, eine andere Entscheidung die richtige sein werde. Nach stattgehabter Debatte wurde die Vorfrage, ob der ebenbesprochene Antrag oder die Anlage des CXCI. Protokolles der weiteren

Berathung zum Grunde zu legen sei, mit 7 gegen 4 Stimmen für den Antrag des Herrn Referenten entschieden, dabei jedoch von mehreren Seiten bevorwortet, es solle hiemit noch keineswegs ausgesprochen sein, daß überhaupt keine Art der Haftbarkeit als die Regel vorangestellt werde. Bei der hierauf folgenden Diskussion des

Art. 18.

der Anlage wurde zur Erläuterung bemerkt, die Worte: „als solche" sollten andeuten, daß es sich hier ausschließlich um die Regelung derjenigen Verbindlichkeiten handle, welche aus dem gewöhnlichen und regelmäßigen Geschäftsbetriebe der Rhederei hervorgingen und daß hiemit denjenigen Fällen nicht präjudizirt werde, in welchen wegen besonderer Thatsachen, z. B. wegen ausdrücklicher Vertragsbestimmungen oder wegen Vergehen, eine solidarische Haftbarkeit der Mitrheder angenommen werden müsse; die Worte: „einschließlich — Schiffsmannschaft" aber sollten ausdrücken, daß in der Regel der Korrespondentrheder ꝛc. gegenüber der Rhederei als dritte Personen in Betracht kämen; und könne es nur angemessen sein, dies, wegen der eigenthümlichen Beziehung des Korrespondentrhederers und des Schiffers zur Rhederei und da beide in vielen Fällen zugleich Mitrheder seien, ausdrücklich hervorzuheben, wie auch von einer anderen Seite zum Theil bereits beantragt sei.

Zunächst wurde die Streichung der Worte: „einschließlich — Schiffsmannschaft" beantragt, und hiefür angeführt, dieser Zwischensatz führe zu weit und werde zu manchen Irrthümern Veranlassung bieten. Es gebe zwar allerdings eine Menge von Fällen, in denen die in Rede stehenden Personen in ihrem Verhältnisse zur Rhederei als dritte Personen in Betracht kommen müßten. Diese Fälle würden aber kaum zu einem Zweifel Anlaß geben. So werde z. B. Niemand bezweifeln, daß der Korrespondentrheder als ein Dritter zu behandeln sei, wenn er bei Auflösung der Rhederei Ansprüche wegen der aus seinem Vermögen aufgewendeten Vorschüsse geltend mache. In anderen Fällen aber, z. B. wenn es sich frage, ob während der Dauer der Rhederei dem Korrespondentrheder ein Recht auf Provision zustehe, ob er vorhandene Baarvorräthe zurückbehalten dürfe, sei ohne Zweifel das Societätsverhältniß vorwiegend, und der Korrespondentrheder, welcher Mitrheder sei, nicht blos als Dritter anzusehen. Ferner scheine der angefochtene Zwischensatz auch der Bestimmung zu präjudiziren, daß Schiffer und Schiffsmannschaft sich wegen ihrer Ansprüche zunächst an das Schiff, folglich insoweit an die Rhederei, wie sie zur Zeit der Geltendmachung ihrer Ansprüche bestehe, zu halten hätten, während sie sich erst

im Falle der Unzulänglichkeit des Schiffes mit einer persönlichen Forderung an die zur Zeit der Entstehung derselben betheiligten Mitrheder, nach Maß der Antheile dieser, wenden könnten.

Nach kurzer Debatte, in welcher der Hauptinhalt des Artikels allseitige Zustimmung fand, weil der Satz, daß die Mitrheder für diejenigen Forderungen, für welche sie überhaupt mit etwas mehr als dem Schiffsvermögen einzustehen hätten, nicht solidarisch sondern nur nach Verhältniß der Größe ihrer Antheile haften müßten, in der seerechtlichen Praxis und Jurisprudenz allgemeine Anerkennung gefunden habe, wenn er auch noch nicht in alle neueren Seerechtsgesetzgebungen aufgenommen worden sei, wurde dem so eben erwähnten Antrage auch mit 7 gegen 4 Stimmen stattzugeben beschlossen und Art. 18 mit der Modifikation angenommen, daß statt: „die Mitglieder der Rhederei" gesetzt werde: „die Mitrheder." Ein Antrag, statt: „als solche" zu setzen: „in Rhedereiangelegenheiten," und einen Zusatz des Inhaltes zu machen, daß der Artikel in denjenigen Fällen nicht gelten solle, in welchen aus besonderen thatsächlichen Gründen eine solidarische Haftung Platz greife, z. B. wenn die Rhederei förmlich als Handelsgesellschaft constituirt und in den Handelsregister eingetragen worden, wurde nach Erörterung der Gründe für und wider zurückgezogen, da man dafür hielt, daß die Worte: „als solche" genügten, und überdies der Ausdruck: „in Rhedereiangelegenheiten" zu weit sei. Zu

Art. 19

der Anlage und zwar zu dem ersten Satze desselben wurde in der Absicht, der noch vorbehaltenen Entscheidung nicht zu präjudiziren, ob die Haftung der Rhederei mit der fortune de mer zwar als eine beschränkte, aber doch immer persönliche oder nur als eine dingliche, wie auf ein Pfand gerichtete Haftbarkeit anzusehen sei, folgende Fassung genehmiget:

„der Rheder so wie die Rhederei haften dritten Personen gegen-
„über nur mit dem Schiffe und den noch nicht eingezogenen Fracht-
„geldern der letzten Reise."

Zur Ziffer 1 wurde erläuternd bemerkt, die Worte: „irgend welcher Art" seien beigefügt worden, um auch den Fall deutlich zu treffen, wenn der Rheder einen Vertrag geschlossen habe, den der Schiffer erfüllen solle, und der Letztere diesen Vertrag breche. Da man jedoch das, was diese Worte sagen sollten, für selbstverständlich hielt, entschied man sich für Weglassung derselben, und nahm im Uebrigen die Ziffer 1 an.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde zwar Anstand an den Worten:

„in einem Verschulden" genommen, weil dieselben zu der Ansicht führen könnten, daß die Rhederei für die Handlungen des Schiffers und der Mannschaft nur dann aufzukommen habe, wenn ein positives Verschulden derselben nachgewiesen sei, eine Meinung, welche von der Versammlung gewiß nicht getheilt werde. Diese Haftung müsse ohne Zweifel auch dann statthaben, wenn der Schiffer sich nicht exculpiren, wenn er z. B. nicht darthun könne, daß die Beschädigung der Waare durch Seewasser ohne seine Schuld und obgleich er seine Pflicht erfüllt habe, eingetreten sei. Wenn ein Theil der Waare abhanden gekommen sei, werde man den Schiffer und die Rheder gewiß nicht blos dann für das Fehlende haften lassen wollen, wenn ihnen bewiesen werde, daß es gerade durch den Schiffer oder die Schiffsmannschaft bei Seite gebracht worden sei. Die Versammlung ging indessen über diese Bedenken hinweg, indem sie dafür hielt, daß es sich hier überhaupt nicht um eine definitive Redaktion der in das Gesetz aufzunehmenden Bestimmungen und nicht um eine Feststellung aller derjenigen Fälle handle, in welchen die Rheder für Vergehen des Schiffes haften müßten, sondern nur um das Maß der Haftbarkeit, wenn solche überhaupt für ein Verschulden des Schiffers und der Mannschaft eintrete, daß somit hier auch der anderen Frage nicht präjudicirt werde, wann die Rhederei, abgesehen von offenbarem Verschulden dieser Personen, aus anderen Gesichtspunkten, z. B. ex recepto, zu haften habe.

Zu Ziffer 2 wurden die Worte: „nach Verlassen des Heimathshafens" beanstandet, da sie den gefaßten Beschlüssen nicht entsprächen, und überdies bedenklich seien, weil der Schiffer manche von seinen, die Rhederei verbindenden Handlungen auch im Heimathshafen ausübe, z. B. die Anstellung der Mannschaft. Die Worte: „innerhalb der gesetzlichen Grenzen seiner Befugnisse" seien ausreichend, um eine zu weit gehende Anwendbarkeit der Ziffer 2 zu vermeiden.

Man entschied sich in Hinblick auf diese Erwägungen auch für Weglassung der eben angeführten Worte. Zur Erläuterung des Satzes: „ohne von ihnen dazu besonders bevollmächtiget zu sein," wurde von mehreren Seiten bemerkt, daß es, um ausnahmsweise eine persönliche Haftbarkeit der Rheder für Verträge des Schiffers über die fortune de mer hinaus zu begründen, noch nicht genüge, wenn die Rheder den Schiffer einfach beauftragt hätten, eine Handlung vorzunehmen, z. B. das Schiff repariren zu lassen, sondern daß sie ihn ermächtiget haben müßten, in ihrem Namen, als ihr Bevollmächtigter eine Handlung vorzunehmen, und daß der Schiffer auch wirklich und erkennbar als Bevollmächtigter gehandelt haben müsse.

In der Erwägung, daß es sich auch hier nur darum handle, zu

sagen, wie weit die Haftung der Rheder gehe, vorausgesetzt, daß sie überhaupt bestehe, beantragte ein Mitglied, die Ziffer 2 dahin zu fassen:

„wenn die Verbindlichkeit (d. h. die wirklich bestehende Verbind-
„lichkeit) in einem Rechtsgeschäfte sich gründet, welches der Schif-
„fer geschlossen, ohne u. s. w."

Dieser Antrag wurde jedoch mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und somit Ziffer 2 mit obiger Modifikation gleichfalls angenommen.

Hierauf wurden die Protokolle der CLXXXVI. Sitzung vom 14. Mai, der CLXXXVII. Sitzung vom 15. Mai, der CLXXXVIII. Sitzung vom 17. Mai, der CLXXXIX. Sitzung vom 19. Mai und CXC. Sitzung vom 21. Mai 1858 verlesen und genehmigt.

Anlage.

Antrag.

Art. 18.

Die Mitglieder der Rhederei haften als solche dritten Personen einschließlich des Korrespondentrheders, des Schiffers und der Schiffsmannschaft nicht solidarisch, sondern nur nach Verhältniß der Größe ihrer Antheile am Schiff.

Art. 19.

Die Haftpflicht des Rheders oder der Rhederei für den Anspruch eines Dritten beschränkt sich auf die Haftung mit dem Schiff und den noch nicht eingezogenen Frachtgeldern der letzten Reise:

1. wenn die Verbindlichkeit in einem Verschulden des Schiffers oder eines Schiffsmannes sich gründet, ohne Unterschied, ob das Verschulden ein Vertragsverhältniß irgend welcher Art betrifft oder außerhalb eines Vertragsverhältnisses eingetreten ist;
2. wenn die Verbindlichkeit in einem Rechtsgeschäft sich gründet, welches der Schiffer nach Verlassen des Heimathshafens innerhalb der gesetzlichen Grenzen seiner Befugnisse geschlossen hat, ohne von ihnen dazu besonders bevollmächtiget zu sein.

Sie haften jedoch für die Ansprüche des Schiffers und der Schiffsmannschaft aus den Dienst- und Heuerverträgen in allen Fällen ohne Beschränkung.

Art. 20.

Der Gläubiger, welchem gegenüber die beschränkte (Art. 19) Haft-

pflicht besteht, kann seine Ansprüche nur als Schiffsgläubiger geltend machen, so daß ihm lediglich das Schiff und die noch nicht eingezogene Fracht der letzten Reise als Gegenstand der Zwangsvollstreckung (Exekution) dienen.

Beschließt die Mehrheit der Mitglieder der Rhederei, die Zwangsvollstreckung durch Befriedigung des Gläubigers abzuwenden, so kann jeder Mitrheder, welcher dem Beschlusse nicht zugestimmt hat, von der Leistung der zur Ausführung des Beschlusses erforderlichen Einzahlungen auf dem im Art. 403 vorgeschriebenen Wege sich befreien.

Art. 21.

Wenn der Rheder oder die Rhederei das Schiff zu einer neuen Reise in See senden, nachdem sie von einem Anspruche, für welchen sie nur beschränkt (Art. 19) verhaftet sind, Kenntniß erlangt haben, so werden sie dadurch für den Anspruch unbeschränkt verhaftet.

Art. 22.

Jeder Rheder oder Mitrheder, dessen Eigenthum oder Miteigenthum am Schiff auf eine andere Person übergeht, bleibt Dritten für die ihm obliegenden Verpflichtungen in dem früheren Umfange verhaftet. Nur die Verpflichtungen, für welche die beschränkte Haftpflicht bestand, (Art. 19), gehen in gleicher Beschränkung auf den neuen Erwerber über, unbeschadet des Rechts des letzteren auf Gewährleistung.

Art. 23.

Wird das Schiff oder ein Antheil am Schiff veräußert, während das Schiff auf der Reise sich befindet, so ist im Verhältniß zwischen dem Veräußerer und Erwerber in Ermangelung einer anderen Vereinbarung anzunehmen, daß dem Erwerber der Gewinn der laufenden Reise gebühre, oder der Verlust derselben zur Last falle; wegen der diese Reise betreffenden Verbindlichkeiten gegen Dritte hat der Erwerber den Veräußerer zu vertreten.

Anmerkung. Nach Berathung der Lehre vom Schiffer und der Schiffsmannschaft wird zu beschließen sein, ob hier nicht der erste Absatz des Art. 407 des preuß. Entwurfes aufzunehmen sei.

CXCIV. Sitzung.

Hamburg, am 31. Mai 1858.

Unter Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung mit der Berathung der Anlage zum vorigen Protokolle fortgefahren und zum letzten Absatze des

Art. 19.

von Seiten des Herrn Referenten bemerkt: das Prinzip, daß die Rheder für die Ansprüche des Schiffers und Schiffsvolkes aus den Dienst- und Heuerverträgen persönlich haftbar seien, entferne sich allerdings von den Vorschriften der älteren und der meisten neueren Seerechte, in welchen fast durchgängig der Grundsatz gelte, daß wenn das Schiff verloren sei, auch die Heuer verloren gehe, während in den älteren Rechten sogar die auch jetzt noch nicht völlig unterdrückte Regel aufgestellt werde, daß die Fracht die Mutter der Gage sei und daß, wenn durch höhere Gewalt keine Fracht verdient worden, auch keine Heuer zu zahlen sei. Indessen führe doch eine ernste Prüfung der Sache zu der in Art. 19 formulirten Ansicht. Als wesentlichster Grund für das ältere von den meisten Nationen beibehaltene Recht werde angeführt, daß das Schiffsvolk ein großes eigenes Interesse an der Erhaltung des Schiffes haben und selbst Gefahr laufen müsse, so lange das Schiff in Gefahr sei. Sodann werde das bestehende Recht auch noch historisch dadurch erklärt, daß das Schiffsvolk in älteren Zeiten an der Stelle des Lohnes einen Antheil an der Fracht gehabt habe. Letzteres, an und für sich mehr gegen, als für die Beibehaltung des älteren Rechtes sprechend, komme nur noch als historische Reminiscenz in Betracht, aber auch dem ersten Grunde könne eine erhebliche Bedeutung nicht beigelegt werden. Bei der hier vertretenen Ansicht laufe das Schiffsvolk noch immer mit dem Schiffe Gefahr genug, da bei einem Untergange desselben seine Heuerverträge aufhörten, seine Lage in mancher Beziehung eine höchst bedrängte werde, und meist seine Effekten mit verloren gingen. Während also kein erheblicher Grund für das bestehende Recht spreche, seien wichtige Gründe vorhanden, um hier eine Haftung der Rheder nur mit der fortune de mer nicht zu statuiren, zunächst enthalte nämlich das bestehende

Recht eine große Härte für das Schiffsvolk. Wenn die Mannschaft vielleicht ein ganzes Jahr lang gedient, bei eintretender Gefahr das Aeußerste zur Rettung von Schiff und Ladung gewagt, und nun bei dem Untergange des Schiffes nichts gerettet habe, als das nackte Leben, dann solle sie auch noch dazu den Lohn für das ganze Jahr einbüßen, während der Rheder vielleicht durch die Versicherung völlig gedeckt sei. Die hierin liegende Härte erscheine um so größer, wenn man in Betracht ziehe, daß in den gewöhnlicheren Fällen, in welchen im Heuervertrage der Lohn nach gewissen Zeitabschnitten bemessen sei, juristisch dieser Lohn eigentlich nach Ablauf der einzelnen Zeitabschnitte gefordert werden könnte, daß also z. B. die nach Monaten bestimmte Gage eigentlich nach Ablauf von je einem Monate verfallen wäre; es erwachse somit dem Schiffsmanne aus der an sich nicht auf einem Rechtsgrunde beruhenden, sondern durch die thatsächlichen Verhältnisse und das Interesse der Rheder veranlaßten Uebung, die Gage bis zu dem Augenblick zu stunden, in welchem faktisch die Auszahlung derselben möglich werde, auch noch ein Risiko für den Bezug derselben. Je sparsamer ferner ein Matrose sei, je weniger Geld er auf Abschlag von seiner Heuer erhebe, desto größer sei sein Verlust, so daß er im Falle des Unterganges des Schiffes für seine Sparsamkeit nicht belohnt, sondern bestraft werde. Das neueste englische Recht habe, die eben bezeichneten Mißstände erkennend, das alte Recht beseitigt und nicht nur ausgesprochen, daß die Rheder für die Heuer nach Maßgabe der Heuerverträge persönlich einstehen müßten, sondern sogar bestimmt, daß das alte Recht nicht einmal mehr vertragsmäßig statuirt werden könne. Man werde nicht annehmen, daß dies ohne die triftigsten Gründe geschehen sei. Diese Aenderung des englischen Rechtes komme aber auch in so ferne in Betracht, als sie voraussichtlich, wenn man für die deutsche Schifffahrt das alte Recht beibehalten wollte, die Wirkung haben könne, daß die Mannschaft von den deutschen Schiffen zu den englischen zu desertiren geneigter würde. Auch aus anderen, politischen Gründen empfehle sich der vorliegende Antrag; durch das seitherige Recht würden nämlich den öffentlichen Fonds namhafte Lasten aufgebürdet, von denen sie durch den vorgeschlagenen Rechtsatz thunlichst befreit würden. In Preußen bestehe z. B. fast die ganze Mannschaft der Handelsflotte aus Eingeborenen, darunter viele Verheirathete; die Letzteren seien auch als die solidesten sehr geschätzt. Wenn nun das Schiff, auf welchem ein solcher Seemann vielleicht schon ein ganzes Jahr lang gedient habe, kurz vor Vollendung einer weiten Reise scheitere, so treffe der Verlust nicht allein den Seemann, sondern auch seine Familie, welche dadurch den Unterhalt für ein ganzes Jahr ver-

liere, und den öffentlichen Mitteln zur Last falle. Es sei zu befürchten, daß sich mit Rücksicht hierauf die verheiratheten Seeleute von der Schiffahrt zum großen Nachtheile derselben mehr und mehr zurückzögen. Man habe hie und da ein Auskunftsmittel gegen die gerügten Mißstände darin finden wollen, daß man der Mannschaft zu gestatten gedachte, ihre Heuern versichern zu lassen, was bisher ziemlich allgemein verboten gewesen. Dieses Auskunftsmittel sei aber nicht praktisch; das Schiffsvolk sei zu wenig zur Vorsicht geneigt und in den Geschäften zu unerfahren, als daß es von einer solchen Befugniß den entsprechenden Gebrauch machen würde. Dagegen liege in dem Rechte, den Betrag der Gagen zu versichern, ein gutes Auskunftsmittel für die Rheder, sich gegen den Schaden sicher zu stellen, der ihnen aus der Verbindlichkeit, die verdienten Gagen auch in Unglücksfällen zahlen zu müssen, erwachsen könnte.

Nachdem der Herr Referent noch einige faktische Bemerkungen über das Zustandekommen der betreffenden Sätze des preuß. Entwurfes beigefügt hatte, brachte ein Mitglied den Antrag ein, zwar den letzten Absatz des Art. 19 nach dem Vorschlage des Herrn Referenten beizubehalten, aber aus demselben die Worte: „in allen Fällen“ zu streichen und folgenden Zusatz anzunehmen:

„Wird das Schiff im Auslande wegen Seeuntüchtigkeit condemnirt,
„oder wird es genommen und für gute Prise erklärt, oder wird es
„an Fortsetzung der Reise durch höhere Gewalt gänzlich verhindert,
„oder verunglückt es, so ist für die Gage, welche die Mannschaft bis
„zu dem Hafen verdient hat, in welchem das Schiff zuletzt Ladung
„eingenommen oder gelöscht hat, wobei Nothhäfen nicht mitgerechnet
„werden, der Rheder zwar persönlich und unbeschränkt verhaftet; da-
„gegen aber hat die Mannschaft für die Gage, von der Zeit an, da
„das Schiff zuletzt Ladung eingenommen oder gelöscht hat (Nothhäfen
„ausgenommen), so wie für freie Rückbeförderung oder Abstandsgeld
„lediglich an das Schiff oder dessen gerettete Theile oder den Erlös
„daraus, so wie an die Fracht für etwa gerettete Güter sich zu hal-
„ten, und dieserhalb keinen weiteren Anspruch an den Schiffer und
„den Rheder, braucht jedoch das empfangene Handgeld nicht zurück-
„zugeben.“

Zur Rechtfertigung dieses Amendements wurde von dem Herrn Antragsteller und anderen ihm beitretenden Mitgliedern vorgebracht: Wenn den Interessen der Schifffahrt nicht die höchste Gefahr erwachsen solle, so müsse die Mannschaft allerdings irgend ein namhaftes Risiko bei Ausführung der Reise laufen: sie müsse auf dem Schiffe stets unbedingten

Gehorsam leisten, auf demselben ausharren, so lange noch Rettung möglich, und alle Kraft aufbieten, um dasselbe aus drohenden Gefahren zu retten. Dieser Pflicht nachzukommen, sei an sich schon eine schwere Aufgabe, namentlich aber dann, wenn im Augenblicke der Gefahr das Leben auf dem Spiele stehe. Wenn nun die Erfüllung dieser schweren Pflicht gesichert werden solle, so bedürfe es für das Schiffsvolk im Hinblick auf seine Bildungsstufe eines sehr strengen Rechtes, eines Rechtes, welches dasselbe bis zum letzten Momente möglicher Rettung an das Schiff zu fesseln, und davon, daß es das Schiff voreilig im Stiche lasse, abzuhalten vermöge, zumal nicht selten von einem etwas längeren Ausharren die Rettung von Schiff und Ladung abhängig sei. Dieses Ausharren werde nur dann erreicht, wenn die Mannschaft das Bewußtsein habe, daß sie mit dem Aufgeben von Schiff und Ladung auch ihrerseits sich großer Vortheile entschlage. Wie begründet diese Meinung sei, gehe z. B. daraus hervor, daß man noch immer Bedenken trage, der Mannschaft die Versicherung ihrer Heuer zu gestatten. Wenn dem Vorschlage des Herrn Referenten nachgegeben werde, so könne es kommen, daß die Mannschaft kurze Zeit vor Vollendung der Reise bei verhältnißmäßig geringer Gefahr das Schiff verlasse und dadurch seinen Untergang herbeiführe, weil sie wisse, daß ihr dessenungeachtet der Lohn der ganzen Reise ausbezahlt werden müsse. Das Risiko, das die Mannschaft nach dem Antrage des Herrn Referenten in Ansehung der Effekten und des Aufhörens der Heuerverträge laufe, sei nicht bedeutend genug, denn das Letztere werde leicht durch neue Verträge ausgeglichen, und die ersteren hätten wenig Werth. Selbst die Rücksicht, daß die Mannschaft in vielen Fällen schon um ihres Lebens willen für die Rettung des Schiffes kämpfen werde, entscheide nicht, da die Erfahrung lehre, daß, wer mit der Gefahr Erwerb mache, das Leben auch im entscheidenden Augenblicke nicht sehr in Erwägung ziehe. Ferner müsse die Richtigkeit der gegebenen geschichtlichen Darlegung bezweifelt werden. Es scheine deshalb angemessen, daß man es in der Hauptsache bei dem bestehenden Rechte belasse, zumal für dessen Aenderung keine so durchschlagenden Gründe angeführt werden könnten, als nöthig seien, wenn man langjährige, als bestehendes Recht in den Gemüthern aller Seeleute festgewurzelte Rechtssätze ändern wolle. Man müsse auch auf die Verhältnisse der Rheder billige Rücksicht nehmen. Von Jahr zu Jahr würden die Reisen der Schiffe größer, die Heuern der einzelnen Reise beträchtlicher. Belaste man nun die Rheder mit der vorgeschlagenen persönlichen Haftbarkeit für die Heuer des Schiffsvolkes, so werde denselben eine fortwährend wachsende Last auferlegt, die um so größere Bedenken gegen sich habe, je

weniger der Rhedereibetrieb im Ganzen als ein besonders einträgliches Geschäft bezeichnet werden könne. Dazu komme noch, daß fast allenthalben für möglichste Entschädigung der Seeleute durch Seemannskassen oder ähnliche Anstalten gesorgt sei, und daß die Mannschaft bei größeren Reisen auch immer nach und nach sich Vorschüsse geben lasse, von deren Rückerstattung nicht die Rede sein könne, und durch welche die von der Mannschaft zu riskirende Summe meist sehr bedeutend sich mindere. Man müsse in der That auch bezweifeln, daß überall das Bedürfniß einer Aenderung des bestehenden Rechtes empfunden worden sei. Wenn dies wirklich der Fall wäre, so ließe es sich nicht erklären, warum dessen ungeachtet in Holland, wo erst kürzlich gesetzliche Bestimmungen über „die Haushaltung und Zucht an Bord der Kauffahrtheischiffe“ erlassen worden, diese Gelegenheit, das bestehende Recht zu Gunsten der Schiffsmannschaft zu ändern, unbenutzt geblieben sei, warum ferner die in neuester Zeit z. B. in Bremen, Hamburg, Rostock erfolgten Revisionen der Musterrollen wesentlich das alte Recht aufrecht erhalten hätten, obschon die vom Herrn Referenten berührten Lasten der öffentlichen Fonds auch in diesen Staaten drückend empfunden würden. Dem gegenüber dürfe man nicht zu viel Gewicht auf die von der Gegenseite erwähnte Aenderung des englischen Rechtes legen, zumal nicht ersichtlich sei, aus welchen Gründen und ob nicht vielleicht mit Rücksicht auf ganz besondere Verhältnisse diese Aenderung stattgehabt habe. Schon in der Akte vom Jahre 1844 sei die persönliche Haftbarkeit der Rheder für die Heuer ohne Rücksicht auf den Untergang des Schiffes statuirt, aber damals noch von Beibringung eines Attestes, daß der Seemann seine Pflicht wohl erfüllt habe, abhängig gemacht worden. Die Akte vom Jahre 1844 sei aber gegen Ende einer Session eingebracht und angenommen worden; damals habe die Opposition sich darauf beschränkt, wo möglich zu verhindern, daß ein so wichtiges Gesetz im letzten Augenblicke zur Berathung und Abstimmung komme. Sachliche Motive, welche zur Annahme der hier in Betracht kommenden Rechtssätze jener Akte geführt hätten, seien nicht bekannt. Es sei nur angeführt worden, man habe den Vorschlag vielfach mit Sachverständigen berathen. Bei der Akte von 1854, wo die Prinzipienfrage schon entschieden gewesen, sei man noch weiter in der Begünstigung der Schiffsmannschaft gegangen, indem man die erwähnte Beweislast dem Seemann abgenommen und nur der Rhederei den Beweis, daß der Seemann sich eine Pflichtversäumniß habe zu Schulden kommen lassen, offen gelassen habe. Wenn man hienach mit Recht Bedenken tragen müsse, dem Antrage des Herrn Referenten Folge zu geben, so könne doch andererseits nicht verkannt werden, daß eine Milderung des

bestehenden Rechtes rathsam sei. Eine solche enthalte nun der hier befürwortete Antrag, der übrigens selbstverständlich keinen Anspruch auf die Bezeichnung als eines grundsätzlichen Vermittelungsvorschlages machen könne und wolle, sondern nur auf einem mehr faktischen Wege Milderung für eine Reihe von Fällen biete, in welchen das bisherige Recht eine besondere Härte für das Schiffsvolk enthalten habe. Nach diesem Antrage müsse z. B. die Rhederei dem Schiffsvolk, wenn es eine Reise von Hamburg nach Ostindien zu machen habe, dann, wenn am Cap der guten Hoffnung ein Theil der Ladung gelöscht oder neue Ladung eingenommen würde, persönlich für die Heuer einstehen, welche auf diesen Abschnitt der Reise falle, wenn auch nachher das Schiff zu Grunde gehe. Die Meinung des Antrages gehe also dahin, daß die Heuerforderung der Mannschaft zwar bis zum Augenblicke des Unterganges des Schiffes rechtlich begründet sei, daß aber die Rhederei nur für die bis zum Anlaufen des letzten Hafens, in welchem gelöscht oder geladen worden, zu berechnende Heuer mit der fortune de terre, für die auf die spätere Zeit fallende Heuer nur mit der fortune de mer hafte. Von selbst verstehe sich, daß, wenn das Schiff überhaupt noch den Bestimmungshafen erreichte, die Rhederei mit der fortune de terre für die ganze Heuerforderung einzustehen habe; dies werde durch den Schlußsatz des Art. 19, dessen Beibehaltung befürwortet sei, zur Genüge ausgedrückt. Der hier vertretene Vorschlag enthalte aber allerdings eine Milderung des alten Rechtes. Das älteste Seerecht habe den Satz enthalten, daß für die Heuerforderungen überhaupt nur die fortune de mer hafte; es sei also nach diesem Rechte mit dem Untergange des Schiffes die Heuer der ganzen Reise verloren gegangen. Wenn man nun auch dieses Recht schon verlassen habe, so enthalte das neuere bestehende Recht doch immer noch den Satz, daß für die Heuer der ganzen laufenden Reise, vorerst nur die fortune de mer und erst insoweit die fortune de terre hafte, als Fracht verdient sei. Nach dem vorliegenden Antrage aber könne die Heuer einer vollendeten Reise blos wegen des späteren Unterganges des Schiffes nie verloren gehen, und trete die Haftung der Rheder mit der fortune de terre für diejenige Heuer, welche auf die Zeit vor Erreichung irgend eines Hafens treffen würde, in welchem gelöscht oder geladen werde, schon dann ein, wenn dieser Hafen erreicht worden, gleichviel ob und wie viel Fracht verdient sei.

Nachdem noch zur Erläuterung des ebenbesprochenen Antrages bemerkt worden war, daß unter „Handgeld" alle Vorschüsse gemeint seien, welche ein Seemann à conto seiner Heuerforderung vor oder während der Reise erhalte, und daß dies nöthigenfalls durch eine veränderte Redaktion

auszudrücken sei, wurde gegen denselben geltend gemacht, er sei im Wesentlichen auf Beibehaltung des bisherigen Rechts gerichtet, so daß alle Gründe wider ihn Platz griffen, welche für die Nothwendigkeit einer Abänderung angeführt seien, er erscheine auch inkonsequent, da zu viel von dem zufälligen Umstande abhängig gemacht werde, ob auf einer größeren Reise ein Hafen angelaufen werde, um einen vielleicht ganz unbedeutenden Theil der Ladung zu entlöschen oder aufzunehmen; je nachdem ein solches, an sich ganz irrelevantes Ereigniß eintrete oder nicht, werde die Mannschaft den größten Theil der Heuer beziehen oder verlieren. In allen Fällen, wo große Reisen ohne solche Unterbrechungen gemacht würden, wo also die Mannschaft mindestens gleich große Beschwerden habe, als auf einer Reise mit derartigen Zwischenfällen, werde ihr durch den vorliegenden Antrag keine Berücksichtigung zu Theil, obschon man zugegeben habe, daß es gegenüber dem bestehenden Rechte einer solchen bedürfe. Dieser billigen Rücksicht bedürfe es um so mehr, je mehr die Reisen an Ausdehnung zunähmen, weil der Seemann bei einer größeren Reise auch eine größere Heuer zu riskiren habe. Die Größe der Reise sei also kein Grund für, sondern gegen die beschränkte Haftung, die letztere, was man auch zu ihrer Rechtfertigung anführe, sei immer weniger mit dem Recht, der Humanität und der Billigkeit in Einklang zu bringen, die Nichtberücksichtigung der neuesten englischen Gesetzgebung sei gefährlich, die Vermuthung, die letztere könne sich übereilt haben, mit nichts begründet, endlich die Furcht vor mangelhafter Pflichterfüllung von Seiten der Mannschaft nach den in England und anderwärts, wo die alte Regel nicht in Uebung sei, gemachten Erfahrungen offenbar übertrieben. Wenn übrigens sowohl für die eine wie für die andere Ansicht Gutachten von Sachverständigen angeführt werden könnten, so möge man erwägen, daß bei gleicher Glaubwürdigkeit mehrerer Gutachten die Ansichten derjenigen Experten den Vorzug verdienten, welche mit ihrem Gutachten dem eigenen, speziellen Interesse entgegenzutreten schienen. Letzteres sei aber bei denjenigen Rhedern der Fall, welche sich für eine günstigere Stellung der Mannschaft ausgesprochen hätten.

Bei der Abstimmung wurde das zu Art. 19 eingebrachte Amendement mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen, dabei jedoch die Berathung und Beschlußfassung über die Frage, ob die Schiffsmannschaft Anspruch auf Rückbeförderung oder Abstandsgeld habe, bis auf Weiteres vorbehalten und anerkannt, daß die hier erwähnten Ansprüche der Schiffsmannschaft auf persönliche Haftung der Rheder nur eventuelle seien und nur dann zur Geltung kämen, wenn Schiff und Fracht resp. die geretteten Theile des

Schiffes sowie die Fracht für die geborgenen Güter sich zur Deckung der Heuern nicht zureichend erweisen sollten.

Hierauf wurde von einem Herrn Abgeordneten der Antrag gestellt, eine Bestimmung im Sinne des vierten Absatzes von Art. 19a der Anlage zum CXCI. Protokolle anzunehmen, sonach zu bestimmen, daß, wenn der Schiffer zugleich Rheder oder Mitrheder ist, neben der Haftung mit der fortune de mer auch dessen persönliche Haftbarkeit nach Verhältniß seines Antheils am Schiffe aufrecht bleibe. Zur Begründung dieses Antrags wurde angeführt, die in demselben vorgeschlagene Ausnahme von dem Satze, daß die Rheder für Verträge des Schiffers nur mit der fortune de mer zu haften hätten, scheine hinreichend gerechtfertiget zu sein. Der hauptsächlichste Grund, weshalb man jenen Satz angenommen habe, liege in der Erwägung, daß die Rheder im Auslande die erforderlich werdenden Verträge nicht selbst abschließen könnten, sondern einen Beauftragten hiefür aufstellen müßten, den sie nicht kontrolliren könnten, ja dessen Wahl sie nicht immer in Händen hätten. Diese Erwägung falle gänzlich weg, wenn der Schiffer zugleich Alleinrheder sei, und wenn er Mitrheder sei, insoweit, als er Theil am Schiffe und den damit zusammenhängenden Rechten und Verbindlichkeiten habe; dies sei nicht allein dann der Fall, wenn der Schiffer nicht als solcher, sondern erkennbar in seiner Eigenschaft als Rheder handle, dasselbe finde vielmehr auch dann statt, wenn er zunächst nur als Schiffer unter Einhaltung der gesetzlichen Grenzen der Befugnisse auftrete, die ihm als Schiffer zuständen und nicht einmal die Meinung habe, seine Qualität als Rheder zur Geltung zu bringen. Man habe deshalb Grund genug, insoweit den allgemein im Rechte begründeten Satz, daß Jeder für seine Handlungen mit seinem ganzen Vermögen zu haften habe, in Wirksamkeit treten zu lassen. Das französische Recht habe in dem Art. 216 des code de commerce so, wie er jetzt nach dem Gesetze vom 14. Juni 1841 laute, eine ähnliche Bestimmung und ebenso das sardinische Gesetzbuch (Art. 231) und das brasilianische Gesetzbuch (Art. 499). Man könne nicht mit Grund einwenden, daß zu der vorgeschlagenen Ausnahme kein Grund vorhanden sei, weil die Kontrahenten von der Eigenschaft des Schiffers als Rheder keine Kenntniß erlangen und somit auf eine Haftung der proponirten Art nie spekuliren würden, denn allerdings würden die dritten Kontrahenten von dem erwähnten Verhältnisse oft Kenntniß haben. Aber auch abgesehen davon müsse es genügen, daß der Grund, man habe dem Schiffer eben nur Schiff und Gut anvertrauen, also nur eine beschränkte Haftbarkeit übernehmen wollen, weggefallen sei.

Der Antrag fand jedoch mehrfach Widerspruch; von einigen Seiten deshalb, weil man dafür hielt, daß der unterstellte Fall eine allgemeine Entscheidung nicht zulasse, diese vielmehr je nach den näheren Umständen eine verschiedene sein müsse, von anderen Seiten deshalb, weil man der Ansicht war, daß vor Erledigung der hier aufgeworfenen Frage zuerst die Stellung des im Auslande kontrahirenden Schiffers im Gesetze geordnet und festgestellt sein müsse, ob und wie weit er persönlich als solcher aus diesen Verträgen verpflichtet sei. Auf die angeführten Gesetzgebungen könne man sich, so wurde weiter bemerkt, aus dem Grunde hier nicht berufen, weil jene auf dem Abandonsysteme beruhten, welches an und für sich die persönliche Haftung der Rheder als die Regel anerkenne, bei dem man also auch bei dem Hinwegfallen des Grundes für die, ausnahmsweise zugelassene, beschränkte Haftbarkeit füglich zur Regel zurückkehren könne, während die Versammlung beschlossen habe, daß die Rheder von vorne herein nicht als mit ihrem ganzen Vermögen verpflichtet angesehen werden sollten.

Von anderen Seiten hielt man den Antrag nur in dem Falle für begründet, wenn der Schiffer zugleich Alleinrheder sei und beantragte, den vorgeschlagenen Satz auf diesen Fall zu beschränken, weil derselbe innerlich verschieden von dem anderen Falle sei, wenn der Schiffer nur als Mitrheder Theil am Schiffe habe. Diesem Antrage wurde jedoch hauptsächlich mit der Erwägung begegnet, daß er zu praktischen Inkonvenienzen führe, indem z. B. der Schiffer als Alleinrheder für die ganze Schuld, als Mitrheder aber gar nicht persönlich verpflichtet würde, selbst wenn er den bei Weitem größten Theil der Schiffsparten inne habe.

Das zuletzt erwähnte Amendement wurde schließlich mit 6 gegen 5 Stimmen, der zuerst erwähnte Antrag aber mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

CXCV. Sitzung.

Hamburg, am 2. Juni 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zur Berathung des

Art. 20

der Anlage des 193. Protokolles übergegangen und zum ersten Absatze desselben erläuternd bemerkt: Nachdem die Versammlung beschlossen habe, die beschränkte Haftbarkeit der Rheder nicht in der Form des Abandonsystemes im Gesetze durchzuführen, scheine es unerläßlich, deutlicher zu sagen, welches andere System Geltung haben solle. Im Hinblicke auf die Gründe, welche die Versammlung bei Ablehnung des Abandonsystemes geleitet hätten, scheine das im Art. 20 formulirte System angemessen zu sein, in welchem den Gläubigern gewissermaßen ein dinglicher Anspruch gegen das Schiff verliehen werde. Als Pfandobjekte seien Schiff und Fracht deshalb nicht bezeichnet worden, weil diese Bezeichnung für die Priorität der einzelnen Forderungen präjudizirlich wäre. Allen hier in Betracht kommenden Forderungen würde nämlich dadurch diejenige Priorität beigelegt, welche bei der später zu normirenden Rangordnung der Gläubiger den Pfandforderungen verliehen werde, ein Erfolg, über dessen Angemessenheit sich zum mindesten jetzt noch nicht urtheilen lasse. Gegen das hier vorgeschlagene System seien zwar verschiedene Bedenken laut geworden, man habe namentlich geglaubt, daß dasselbe zu Inkonvenienzen führe, wenn das Schiff sich in weiter Ferne befinde. Allein für solche Fälle enthalte der Art. 21 das nöthige Korrektiv, denn entweder habe der Rheder das Schiff ungeachtet seiner Wissenschaft von der geltend zu machenden Forderung schon wieder auf eine Reise gesandt, oder sei gezwungen, dies zu thun, da er dasselbe doch wohl nicht für alle Zeit unthätig liegen lassen könne. In beiden Fällen trete aber nach Art. 21 die persönliche Haftbarkeit des Rheders ein, und um dieser zu entgehen, werde der Rheder es vorziehen, das Schiff zu sistiren, wenn überhaupt die Bezahlung der Forderung nicht vortheilhafter für ihn sei.

Gegen das in Art. 20 in Vorschlag gebrachte System wurden jedoch von mehreren Seiten Bedenken erhoben und namentlich geltend gemacht,

dasselbe werde bei der Anwendung große Unzuträglichkeiten im Gefolge haben. Sehe man nach dem Vorschlage im Art. 20 das Schiff und die Fracht als die einzig verpflichtete Sache an, so müsse der Gläubiger derselben folgen, wenn er seine Forderung zur Geltung bringen wolle. Wenn das Schiff sich nun auf einer Reise befinde, die vielleicht eine Zeit von 3—4 Jahren in Anspruch nehme, so werde der Gläubiger, dessen Forderung bald nach dem Abgange des Schiffes entstanden sei, auch 3—4 Jahre warten müssen, bis er an dasselbe gelangen und seine Befriedigung erreichen könne. Ferner würde sich bei diesem Systeme ein Gläubiger, der von dem Rheder wegen einer Forderung in Anspruch genommen werden solle, seiner Forderung gegen denselben nicht einmal zur Kompensation bedienen können, sondern sich zur gesonderten Austragung seines Anspruches gegen das Schiff verweisen lassen müssen. Um solchen Nachtheilen zu entgehen, sei es angemessener, zu bestimmen, daß der Rheder persönlich bis zur Höhe des Werthes von Schiff und Fracht verpflichtet sei, und, wenn er glaube, daß in einem konkreten Falle dieser Werth zu hoch angeschlagen werde, das Schiff als Exekutionsobjekt zu stellen habe.

Von anderen Seiten wurde jedoch die Auffassung des Art. 20 unterstützt und für dieselbe hervorgehoben: Die praktischen Nachtheile, welche so eben als Folgen des in Art. 20 vertretenen Systemes bezeichnet worden seien, könnten nicht eintreten, vielmehr würden, wenn man auch von dem, bereits im Eingange berührten, Art. 21 absehen wollte, allgemeine Rechtssätze genügen, um dem Gläubiger zu seinem Rechte zu verhelfen. Selbst wenn Schiff und Fracht als ein dem Schiffsgläubiger haftendes Pfand bezeichnet worden wären, würde der Pfandgläubiger nicht nothwendig haben, dasselbe auf seinen Reisen aufzusuchen; der Gläubiger würde vielmehr schon nach allgemeinem bürgerlichen Rechte befugt sein, den Rheder als Pfandinhaber auf Herausgabe des Pfandes zu belangen. Um so mehr werde eine solche Klage dann statt haben, wenn das Schiff als das einzig angreifbare Exekutionsobjekt für eine an und für sich gegen den Rheder begründete Verpflichtung bezeichnet sei. Eben so wenig könne ein Zweifel darüber bestehen, daß in dem angeführten Falle die Kompensation zulässig sei. Von einer Verweisung zur separaten Austragung der Forderung und zur Verfolgung des Schiffes als des dafür haftenden Exekutionsobjektes könne schon deshalb keine Rede sein, weil diese Forderung durch Kompensation ipso jure erlöschen würde. Das proponirte System habe aber jedenfalls große Vortheile im Gefolge, so z. B. für den dritten Kontrahenten den Vortheil, daß er ungeachtet des Vorhandenseins mehrerer Rheder da, wo nur ein Kontrakt geschlossen worden, und sonach nur eine Forderung

gründet sei, auch nur an einen Schuldner sich zu wenden brauche, und statt jedes einzelnen Eigenthümers des Schiffes, den Schiffer als den Inhaber belangen könne. Wenn aber auch wirklich eine praktische Inkonvenienz sich ergeben sollte, so ließen sich solche überhaupt bei keinem Systeme ganz vermeiden, und soweit sie mit dem vorgeschlagenen Systeme zusammenhingen, müsse man sich entschließen, auch diese in den Kauf zu nehmen, nachdem einmal das Abandonsystem verworfen worden. Auch das andere außerdem noch mögliche System, nach welchem der Rheder bis zu einem, dem Werthe von Schiff und Fracht gleichkommenden Betrage persönlich haften würde, ziehe praktische Uebelstände nach sich. Es sei z. B. nicht abzusehen, wie bei diesem Systeme die Stellung der Rheder geordnet, welches Verfahren ihnen vorgeschrieben werden solle, wenn mehrere Gläubiger des Schiffes nach einander auftreten würden. Bei dem Systeme des Art. 20 biete dagegen dieser Fall keine Schwierigkeit, denn wenn die Rheder einen Zweifel darüber hätten, ob der Werth von Schiff und Fracht dem Betrage der gegen das Schiff begründeten Forderungen gleichkomme, so würden sie eben keine Zahlung leisten, sondern der Exekution gegen das Schiff ihren Lauf lassen, welche von selbst zu einer Konvokation aller Gläubiger, zum öffentlichen Aufgebote des Schiffes und zur gerichtlichen Vertheilung des Erlöses unter die Gläubiger führen werde.

Einer der Herren Abgeordneten nahm Anstand an dem Worte: „Schiffsgläubiger", weil dasselbe zu unbestimmt und unnöthig sei. Unnöthig sei es dann, wenn der Satz: „so daß — dienen" eine erschöpfende Erklärung desselben enthalten solle. Wenn aber mit diesem Worte noch ein bestimmter anderer Begriff verbunden sein solle, so könne man bis jetzt nicht ersehen, um welchen Begriff es sich handle. Ob überhaupt dem mehr erwähnten Ausdrucke im Gesetze eine bestimmte Bedeutung beizulegen sei und welche, darüber müsse erst noch berathen und entschieden werden. Man könne sich ein Dreifaches denken, das mit diesem Worte gemeint sei. Einmal könnte dasselbe sagen wollen, daß die Gläubiger den Schiffer belangen dürften, daß dieser also Rede und Antwort stehen müsse, und daß die gegen denselben erlassene Entscheidung auch gegen die Rheder wirksam sei, insoferne es auf Grund derselben zur Exekution in das Schiff kommen würde. Sodann könnte dasselbe auch sagen wollen, daß die Gläubiger zwar den Rheder belangen müßten, daß aber die Befriedigung der gegen diesen festgestellten Forderungen nur durch Exekution in das Schiff erzwungen werden dürfe; sie könnten aber endlich auch bedeuten, daß der Gläubiger das Schiff als das Verpflichtete anzusehen habe, in dem Sinne, daß er den Eigenthümer desselben belangen müsse, gleichviel, ob dieser bei dem Kontrakte,

auf welchem die Forderung beruhe, betheiliget gewesen oder nicht. Diese letztere Alternative, welche dem Wortsinne des Ausdruckes: „Schiffsgläubiger" am nächsten komme, müsse man aber gesetzlich zu sanktioniren Bedenken tragen. Da nun überdies die Frage der Vertretung des Schiffes später noch besonders zur Berathung kommen werde, so empfehle es sich, dieselbe hier gänzlich unberührt zu lassen, und demgemäß für den ersten Absatz des Art. 20 etwa folgende Fassung anzunehmen:

„Dem Gläubiger, welchem gegenüber die beschränkte Haftpflicht be„steht, dient lediglich das Schiff und die noch nicht erhobene Fracht „der letzten Reise als Exekutionsobjekt."

Diesem Antrage wurde indessen entgegengehalten: der Ausdruck: „Schiffsgläubiger" sei ein technischer und als solcher in allen Seerechten bekannt, er bedeute gerade das, was in der dritten Alternative gesagt worden. Der Satz: „so daß ihm lediglich das Schiff und die Fracht als Gegenstand der Zwangsvollstreckung dienen" solle deshalb auch keine vollständige Erklärung des Wortes „Schiffsgläubiger" geben, sondern nur eine hauptsächliche Folge desselben bezeichnen. In der That sei eine, dem entsprechende, Bestimmung ganz unentbehrlich. Wenn nach dem Verkaufe eines Schiffes der neue Erwerber nicht auch gegenüber den aus früheren Zeiten herrührenden Forderungen Rede und Antwort zu stehen hätte, so würde man bestimmen müssen, daß mit dem Augenblicke des Verkaufes eines Schiffes die in Rede stehenden Verpflichtungen rein persönliche würden, was sich noch weniger rechtfertigen lasse. Ein Mitglied fügte dem bei, selbst die dritte der vom Herrn Antragsteller angegebenen Alternativen sei noch zu eng, da nicht allein der Eigenthümer des Schiffes, gleichviel in welcher Zeit er das Eigenthum erworben habe, sondern jeder Inhaber desselben, also auch der Schiffer, solle belangt werden können.

Bei der Abstimmung wurde der zuletzt erwähnte Antrag mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt, und der erste Absatz des Art. 20 mit 9 gegen 2 Stimmen angenommen.

Zum zweiten Absatze des Artikels wurde von einem Mitgliede bemerkt: nach dem Vorschlage in Art. 20 solle die Minderheit auch in dem vorliegenden Falle der Majorität ihre Parten ohne Entgelt überlassen. Das sei aber höchst unbillig und hart. Man könne füglich ein Auskunftsmittel darin finden, daß man statt einer Abtretung der Antheile einen öffentlichen Verkauf derselben anordne, damit derjenige Betrag, um welchen der erzielte Erlös den Antheil der einzelnen Mitrheder an den vorhandenen Schulden übersteige, diesen Mitrhedern zu Gute kommen könne. Das

französische Recht enthalte eine ähnliche Bestimmung, die auch deshalb unentbehrlich scheine, weil sonst reichen Mitrhedern ein Mittel geboten wäre, die minder vermögende Minorität zu bedrücken. Die bei Art. 397 gegen das holländische Recht geltend gemachten Bedenken könne man gegen diesen Vorschlag nicht geltend machen, da eine Schätzung der Parten und die Pflicht, dieselben um den Schätzungspreis zu übernehmen, allerdings mehr geeignet sei, die Majorität zu belästigen, als ein öffentlicher Verkauf der Parten. Es wurde deshalb beantragt, in diesem Sinne den Absatz 2 des Art. 20 zu ändern und nöthigenfalls auf den Art. 397 zurückzukommen, wenn man die dort getroffene Bestimmung nicht für vereinbarlich mit der hier beantragten halten sollte, obschon eigentlich die Sachlage hier und im Art. 397 wesentlich verschieden sei.

Es wurde jedoch hiegegen darauf Bezug genommen, daß in Art. 397 ein ganz ähnlicher Fall in dem Sinne des vorliegenden Art. 20 entschieden sei, und bemerkt, diejenigen Erwägungen, welche bei jenem Artikel maßgebend gewesen, seien dies auch in dem vorliegenden Falle. Wenn der Mitrheder durch den Privatverkauf des Parts, der ihm ja unbenommen sei, einer unentgeltlichen Abtretung desselben nicht vorbeugen könne, so werde voraussichtlich auch der öffentliche Verkauf zu keinem entsprechenden Resultate führen. Oeffentliche Verkäufe, welche dadurch veranlaßt seien, daß der bisherige Eigenthümer den Part geringer schätze, als die darauf haftenden Lasten, und daß mit Rücksicht hierauf auch kein entsprechender Privatverkauf habe abgeschlossen werden können, würden ohne Zweifel nie zur Erzielung eines Erlöses führen, welcher nach Bezahlung der Schulden einen Ueberschuß für den Verkäufer ergebe, ja wahrscheinlich werde nicht einmal so viel erzielt, als zur Deckung der Schulden nothwendig sei. Abgesehen davon, daß solche Verkäufe zu großen Weitläufigkeiten führen müßten, würden sie also auch eine große Belästigung der Majorität durch die Minorität nach sich ziehen, wenn sich diese ihren Beschlüssen nicht fügen wolle. Dazu komme noch, daß sich für die Minderheit voraussichtlich nur selten ein Anlaß ergeben könne, um von dem Absatz 2 Gebrauch zu machen, und daß es in jedem Falle mindestens zweifelhaft bleibe, ob die Bezahlung der Forderung nicht wirklich vortheilhafter für sie sein würde, denn wenn nicht gute Gründe für die Annahme vorhanden seien, daß das Schiff einen größeren Werth habe, als die Summe der gegen dasselbe bestehenden Forderungen, so werde sich gewiß auch die Majorität nicht leicht für die Bezahlung der Letzteren entscheiden.

Bei der Abstimmung wurde der eben besprochene Antrag mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt und Absatz 2 in der Fassung des Art. 20 angenommen.

Auf die Anregung eines Mitgliedes, was dann Rechtens sei, wenn die Majorität umgekehrt gegen den Willen der Minorität den Beschluß fassen würde, daß die geltend gemachten Forderungen nicht zu bezahlen, sondern der Exekution ihr Lauf zu lassen sei, wurde von einer Seite bemerkt, ein solcher Beschluß stehe dem Beschlusse auf Verkauf des Schiffes, also auf Auflösung der Rhederei gleich, könne demnach von der Minorität schon wegen der über diese Fragen gefaßten Beschlüsse nicht verhindert werden. Bei Diskussion des

Art. 21

wurde zunächst zu dessen Motivirung bemerkt, bei den bisherigen Beschlüssen z. B. bei der Entscheidung über die Haftbarkeit der Rheder und darüber, ob die Versicherungsgelder zur fortune de mer gehörten u. dgl., habe die Versammlung hauptsächlich das Interesse der Rheder im Auge gehabt. Der vorliegende Artikel enthalte eine Vorschrift, welche die Wirkung dieser Beschlüsse in die rechte Schranke zurückführe und schon im allgemeinen preußischen Landrechte enthalten, niemals angefochten, von allen Sachkundigen vielmehr gebilligt, auch bei Berathung des preußischen Entwurfes allgemein genehmigt worden sei. Für diese Vorschrift spreche auch in hohem Grade die Billigkeit. Man habe bestimmt, daß die Gläubiger, gegenüber welchen eine beschränkte Haftbarkeit der Rheder Platz greife, sich nur an das Schiff halten könnten. Nachdem man diese Gläubiger so sehr beengt habe, könne man nicht auch noch zugeben, daß es in der Willkühr der Rheder stehe, das einzige Deckungsmittel derselben willkührlich zu verschlechtern oder der Gefahr des Unterganges auszusetzen. Wenn das Schiff aber auf eine neue Reise ausgehe, so werde es mindestens abgenützt und in seinem Werthe vermindert, wenn nicht gar durch einen schlimmeren Unfall eine Verbodmung des Schiffes oder dessen Untergang herbeigeführt werde. Gestatte man überhaupt den Rhedern, in dem hier unterstellten Falle das Schiff auf Reisen zu schicken, so sei es nur gerecht, daß sie auch die Gefahr übernähmen. Diese Rücksicht genüge schon für die Rechtfertigung des Art. 21, auch wenn es an jedem weiteren juristischen Gesichtspunkte für denselben fehlen sollte, welcher Mangel jedoch nicht zugegeben werden könne, da die beschränkte Haftbarkeit der Rheder nicht angenommen worden sei als eine nothwendige Konsequenz einfacher Rechtssätze, sondern gleichfalls nur wegen praktischer Billigkeitserwägungen, denen hier andere und gewichtigere entgegenständen. Man dürfe dabei auch nicht übersehen, daß den Gläubigern die Verfolgung ihres Anspruches durch die Bestimmung des Art. 392 sehr erschwert werden könne. Höchstens könne

man, um die Benutzung des Schiffes nicht zu sehr zu behindern, ausdrücklich beifügen, was übrigens selbstverständlich zu sein scheine, daß die Rheder von einer, den Werth des Schiffes übersteigenden Haftung dann frei bleiben sollten, wenn sie für den, vor Antritt der Reise bestehenden, Werth des Schiffes zuvor genügende Kaution bestellen würden.

Gegen den Art. 21 wurde jedoch von mehreren Seiten Widerspruch erhoben. Von einer Seite wurde beantragt, an Stelle des Art. 21 folgende Bestimmung anzunehmen:

„Für die vom Schiffer innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen „Befugnisse zum Behuf der Fortsetzung einer Reise eingegangenen „Verbindlichkeiten haften die Rheder persönlich, insoweit als Fracht „für solche Reise verdient wird, oder wenn sie nach erlangter „Kenntniß von solchen Verbindlichkeiten das Schiff zu einer neuen „Reise in See senden."

Zur Begründung dieses Antrages wurde vorgebracht: Die Bestimmung des Art. 21 werde sich nur in einer gewissen Beschränkung der allgemeinen Zustimmung erfreuen. In der jetzigen Allgemeinheit fehle es an jedem juristischen Gesichtspunkte für ihre Rechtfertigung, sie enthalte gewissermaßen eine Strafe für den Rheder, wenn er das Schiff dazu benutze, wozu es überhaupt existire. Die Fälle der beschränkten Haftung der Rheder seien doch wieder unter einander verschieden und könnten daher nicht unbedingt gleichmäßig behandelt werden. In einigen Fällen liege der Grund der beschränkten Haftung darin, daß die Schuld nach seerechtlicher Anschauungsweise als eine eigne Schuld des Schiffers angesehen werde, wofür dieser auch nach seiner Entlassung verhaftet bleibe und wofür das Schiff nur gleichsam pfandweise hafte, z. B. Haftung aus Delikten und Kontraktsverletzungen. Hier liege in der That zu der vorgeschlagenen Bestimmung kein Grund vor; der Gläubiger möge selbst sein Interesse wahren, Arrest ausbringen u. s. w.; den Rhedern könne man nicht zumuthen, daß sie, um nicht persönlich für einen solchen Anspruch haften zu müssen, von dem Augenblick an ihr Schiff unthätig liegen ließen, in welchem sie von der Existenz eines solchen Anspruches zuerst Kenntniß erhalten hätten. Eine solche Zumuthung würde doppelt ungeeignet sein, wenn der Anspruch illiquid sei, wenn es sich noch frage, ob überhaupt eine Forderung begründet sei und bis zu welchem Betrage, und wenn vorauszusehen sei, daß bis zur rechtlichen Austragung dieser Fragen Jahre vergehen könnten. Offenbar anderer Art seien die Fälle, wo Jemand zwar zunächst dem Schiffer, aber im Interesse des Rhebers kreditirt habe, z. B.

damit die Reise fortgesetzt und folgeweise Fracht verdient, auch das Schiff erhalten werde. Nach der ratio juris müßte der Rheder sofort persönlich haften, wenn der Schiffer verantwortlich gehandelt habe, jure singulari sei es angemessener befunden, dem Gläubiger die Seegefahr aufzubürden und ihn durch die Eventualität, daß die Rheder ihm das Schiff überlassen könnten, zu zwingen, in seinem eignen Interesse den Schiffer bei den Verwendungen zu überwachen und seinen Kredit auf den Werth des Schiffes zu beschränken. Sei jedoch die Seegefahr bestanden und stehe das Schiff, das ihnen gleichsam nur mit diesen Lasten wieder angeboten werde, wieder zur Disposition der Rheder, so verlange die bona fides, daß sie sich sofort entscheiden müßten, ob sie die Verwendungen und Anleihen genehmigen wollten oder nicht. Eine stillschweigende weitere Benutzung müsse als Ratihabition gelten. Der Inhalt des Art. 21 werde also füglich auf Forderungen aus Kreditgeschäften zu beschränken sein, wie dies in dem hier motivirten Antrage geschehen sei; da indessen Kreditgeschäfte des Schiffers wohl stets zu dem Zwecke eingegangen würden, um die Fortsetzung der Reise zu ermöglichen, so sei die vorliegende Fassung des Antrags gewählt worden.

Im Laufe der Diskussion zog jedoch der Herr Antragsteller den Vorschlag insoferne er den Satz betrifft: „insoweit als Fracht für solche Reise verdient wird, oder“ zurück und gab anheim, diese Worte zu streichen, da mit denselben eine Frage berührt werde, welche nicht hieher gehöre.

Von einer anderen Seite wurde die Meinung vertreten, daß die zur Diskussion gebrachte Bestimmung zwar nicht, wie in Art. 21 geschehen, auf alle möglichen Arten von Forderungen ausgedehnt, also namentlich nicht auf Verpflichtungen aus einem Verschulden des Schiffers und Schiffsvolkes angewendet werden dürfe, daß aber auf der anderen Seite auch kein zureichender Grund vorhanden sei, unter den aus Verträgen herrührenden Forderungen, namentlich zwischen Kredit- und Frachtverträgen einen Unterschied zu machen, und den Art. 21 auf Erstere zu beschränken. Von dieser Seite wurde vorgeschlagen, die Bestimmung des Art. 21 bei allen aus Verträgen herrührenden Forderungen für anwendbar zu erklären.

Einer der Herren Abgeordneten beanstandete ferner, daß in dem hier zur Sprache gebrachten Falle eine unbedingte persönliche Haftbarkeit der Rheder eintreten solle, und war der Meinung, man könne mit Recht nicht mehr bestimmen, als daß die Rheder, abgesehen von der Fracht bis zu dem Betrage verhaftet seien, welcher dem Werthe des Schiffes vor dem Antritte der Reise gleichkomme. Die Absicht des Art. 21 könne

nämlich nur die sein, zu verhindern, daß den Gläubigern durch die Verwendung des Schiffes zu neuen Reisen Gefahr und Verlust bereitet werde. Der Art. 21 lasse aber nicht allein diesen Zweck erreichen, sondern verschaffe den Gläubigern überdies ohne zureichenden Grund einen großen Vortheil. Wenn der Gläubiger eine Forderung von 40000 habe und das Schiff, das er in Anspruch nehmen dürfe, nur 30000 werth sei, so habe, abgesehen von der Fracht, die Forderung eigentlich keinen größeren Werth als 30000, weil nicht mehr realisirbar sei. Es lasse sich nun nicht absehen, weshalb blos wegen des Umstandes, daß das Schiff noch eine, vielleicht höchst unbedeutende und ungefährliche, Reise gemacht habe, der Gläubiger nunmehr seine 40000 erhalten solle. Um dem Einwande zu entgehen, daß es dem Gläubiger sehr schwer werden würde, den Werth des Schiffes zur Zeit des Antrittes der Reise herzustellen, möge man die Beweislast darüber, welchen Werth das Schiff zur betreffenden Zeit gehabt habe, dem Rheder aufbürden, der in der Lage sei, für die nöthigen Beweismittel rechtzeitig zu sorgen. Es wurde deshalb beantragt, den Artikel in diesem Sinne zu amendiren.

Diese Auffassung wurde jedoch von mehreren Mitgliedern bekämpft und namentlich hervorgehoben, die Schwierigkeiten der Liquidation, welche sich bei Durchführung dieses Antrages ergeben würden, ließen sich nicht dadurch beseitigen, daß man dem Rheder die Beweislast auflege, denn dessenungeachtet würde der Gläubiger in seinen Rechten verkürzt sein, weil ihm der Gegenbeweis unmöglich gemacht werde; darin, daß nur der Rheder in der Lage sei, sich rechtzeitig mit Beweismitteln zu versehen, liege gerade das Gefährliche. Die einseitigen Schätzungen, welche der Rheder vorsorglich erheben lassen würde, seien gewiß sehr bedenklich. Uebrigens könne man, wenn dem Gläubiger überhaupt nicht mehr zugesprochen werden dürfte, als er ohne die Reise gehabt hätte, auch nicht sagen, daß der Rheder dem Gläubiger bis zum Werthe des Schiffes persönlich hafte, da bei einer Konkurrenz von Forderungsberechtigten nicht jeder einzelne Gläubiger den ganzen Werth des Schiffes zu seiner Befriedigung in Anspruch nehmen könnte. Die Haftung der Rheder könnte vielmehr, wenn man doch einmal strenge zu Werke zu gehen gesonnen sei, nur bis zu dem Betrage anerkannt werden, welchen der Gläubiger erhalten haben würde, wenn das Schiff noch vor der Reise zur Exekution gebracht worden wäre. Es liege aber auf der Hand, daß eine solche Liquidation in den meisten Fällen thatsächlich unmöglich sei.

Mehrere Mitglieder waren der Ansicht, daß man es zwar füglich bei Art. 21 belassen könne, daß es sich aber, um den Rheder nicht un-

gehörig zu belasten, namentlich wenn die Forderungen bestritten und vielleicht Jahre zur rechtskräftigen Feststellung derselben nothwendig seien, um demselben vielmehr auch für diese Zeit die Benutzung seines Schiffes zu ermöglichen, empfehlen würde, ausdrücklich beizufügen, es stehe dem Rheder frei, das Schiff weiter zu Reisen zu verwenden und gleichwohl der persönlichen Haftbarkeit zu entgehen, wenn er zuvor für den Werth des Schiffes eine Kaution bestelle, die als Exekutionsobjekt an die Stelle des Schiffes zu treten hätte. Diese Mitglieder hielten dafür, daß dies ausdrücklich zu sagen sei, weil man befürchten müsse, daß eine solche Befugniß des Rheders nicht allenthalben als selbstverständlich werde angesehen werden.

Ein Herr Abgeordneter befürwortete endlich die Streichung des Artikels, indem er hervorhob, bei Verbindlichkeiten, die auf einem Verschulden des Schiffers und der Mannschaft außerhalb eines Vertragsverhältnisses beruhten, sei, wie bereits dargethan, kein Grund dafür vorhanden, daß man mit dem Antritte einer neuen Reise eine bis dahin nicht vorhandene persönliche Haftbarkeit entstehen lasse. Ebenso fehle es bei Frachtgeschäften an einem ausreichenden juristischen Grunde für eine solche Bestimmung. Ansprüche aus Frachtgeschäften könnten der Natur der Sache nach gegen die Rheder nur wegen schlechter Erfüllung oder gänzlicher Unterlassung der Erfüllung erhoben werden, beruhten also auch auf Verschulden des Schiffers und der Mannschaft, durch welche die Frachtverträge auszuführen seien. In allen diesen Fällen könne man nicht von einer Ratihabition durch die Rheder sprechen, eine konkludente Handlung der Rheder, aus der man auf eine Ratihabition des Verschuldens schließen könnte, werde kaum nachweisbar sein. Zudem sei kein Bedürfniß vorhanden, um in einem solchen Falle eine persönliche Haftbarkeit der Rhederei zu statuiren, da Ansprüche aus mangelhafter Erfüllung der Frachtverträge in der Regel sehr bald nach Vollendung der Reise sich herausstellten und verfolgt werden müßten. Anlangend aber die Kreditverträge, so fehle es auch hier an einem juristischen Grunde für die Bestimmung des Art. 21, namentlich werde man unrecht thun, wenn man in jeder Verwendung des Schiffes zu einer neuen Reise eine konkludente Ratihabitionshandlung oder das Bestreben, das Schiff der Exekution zu entziehen, suchen würde; in vielen Fällen sei dies nicht der Fall, und oftmals werde die Aussendung des Schiffes sogar im Interesse des Gläubigers liegen, z. B. wenn es in einem gefährlichen Hafen liege, oder dessen Einfrieren zu befürchten sei, wenn es in den Hafen gesendet werde, in welchem sich der Gläubiger befinde u. dgl. Abgesehen von be-

sonderen Thatsachen, welche eine persönliche Haftung der Rheder im Gefolge haben müßten, und über welche die Berathung noch vorbehalten sei, könne also in der blosen Verwendung des Schiffes zu einer neuen Reise kein Motiv für die Bestimmung des Art. 21 gefunden werden, die sich auch in keiner anderen Gesetzgebung als im preuß. Landrechte finde.

Auf stattgehabte Anregung wurde bemerkt, daß die Frage, was dann Rechtens sei, wenn nur einer der Mitrheder oder nur der Korrespondentrheder vor Abgang des Schiffes Kenntniß von den bestehenden Forderungen gehabt habe, die übrigen Betheiligten nicht, nach allgemeinen Rechtsregeln zu beurtheilen sei.

Bei der Abstimmung wurde mit 10 gegen 1 Stimme entschieden, daß die Bestimmung des Art. 21 jedenfalls auf Forderungen aus Kreditgeschäften Anwendung finden solle, mit 7 gegen 4 Stimmen wurde beschlossen, daß sie auf Forderungen aus allen Arten von Kontrakten und mit demselben Stimmenverhältnisse, daß sie auch auf Forderungen aus Delikten des Schiffers und der Schiffsmannschaft auszudehnen sei. Die Beschränkung der in Art. 21 proponirten Haftbarkeit auf den Werth des Schiffes, den es vor Antritt der neuen Reise hatte, wurde mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt, der Antrag, eine ausdrückliche Bestimmung über die Zulässigkeit der Kautionsleistung aufzunehmen, mit 9 gegen 2 Stimmen zum Beschlusse erhoben und die Streichung des Artikels mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Art. 22

wurde nach Erörterung der Gründe für und wider, jedoch vorbehaltlich nochmaliger Prüfung der Redaktion einstimmig angenommen, dabei jedoch anerkannt, daß nicht allein die Verbindlichkeiten mit beschränkter Haftpflicht auf den Erwerber übergehen, sondern, daß dieses auch bei anderen Ansprüchen, für welche der Rheder persönlich hafte, zutreffen könne, was bei der Redaktion zu berücksichtigen sei, so daß das Wort „nur" in Absatz 2 zu vermeiden und durch „dagegen" oder in anderer Weise zu ersetzen sei. Im Laufe der Diskussion war insbesondere nochmals darauf hingewiesen worden, daß gerade bezüglich der in Art. 22 Absatz 2 erledigten Frage, das zu Art. 20 von der Versammlung angenommene System in der Anwendung zu großen Schwierigkeiten Anlaß geben werde.

Bei Diskussion des

Art. 23,

in welcher auf die Debatte über den zweiten Absatz des Art. 391 mehrfach Bezug genommen wurde, ergaben sich zunächst Bedenken darüber, ob man mit Recht die Bestimmung des Artikels auch auf den aus der laufenden

Reise sich ergebenden Verlust ausdehnen könne, und wurde deshalb die Streichung der den Verlust betreffenden Worte beantragt. Man hielt nämlich dafür, daß es der präsumtiven Absicht der Kontrahenten keineswegs entspreche, ohne desfallsige Verabredung auch den Verlust der laufenden Reise auf den neuen Erwerber zu übertragen. Niemand, der ein Schiff auf der Reise kaufe, werde daran denken, daß er möglicher Weise nicht nur den Kaufschilling, sondern auch noch einen namhaften Betrag zur Deckung des Kostenüberschusses zu bezahlen angehalten werden könnte, wenn die Reise ein ungünstiges Resultat haben sollte. Man möge nicht weiter gehen, als in Art. 391 geschehen sei, und es dabei belassen, daß der neue Erwerber die Nettofracht zu bekommen, insoweit also, als die Fracht reiche, auch die Kosten der Reise zu tragen habe, man möge ihn aber nicht zwingen, zur Deckung der Kosten Zuschüsse zu machen.

Von mehreren Seiten wurde jedoch der Inhalt des Art. 23 befürwortet und hervorgehoben, es handle sich hier unverkennbar nur um solche Fälle, in denen ein auf der Reise befindliches Schiff ohne weitere Abrede in der Meinung verkauft werde, daß dessen Eigenthum sofort übergehen solle. In einem solchen Falle müsse man aber gewiß annehmen, daß der Erwerber auch in das ganze Unternehmen eintreten wolle, auf welches das Schiff ausgegangen sei; auf diesem Gedanken beruhe auch der Beschluß zu Absatz 2 des Art. 391. Zu dem Unternehmen gehöre aber der Verlust ebensowohl als der Gewinn, beide seien unzertrennlich; Niemand werde dahin kontrahiren, daß er zwar den möglichen Verlust zu übernehmen, den etwaigen Gewinn aber einem Anderen zu überlassen sich verpflichte. Von selbst verstehe sich übrigens, und sei auch ausdrücklich in Art. 23 hervorgehoben, daß andere Vereinbarungen vorbehalten blieben. Eine solche anderweitige Verabredung liege z. B. ohne Zweifel in dem Falle vor, wenn das Schiff auf der Reise unter der Abrede verkauft werde, daß es erst im Bestimmungshafen übergeben werden solle, dieser Fall gehöre also entschieden nicht hieher.

Ein Mitglied, welches von der Ansicht ausging, daß unter Schiffspart immer auch die gesellschaftlichen Rechte des Mitrheders zu verstehen seien, hielt dafür, daß Art. 23, so weit er vom Verluste der laufenden Reise handle, nur bezüglich der Veräußerung von Schiffsparten gerechtfertiget sei, und schlug deshalb vor, den Artikel in diesem Sinne zu beschränken.

Der Antrag eines Herrn Abgeordneten, in so weit, als der Art. 23 auf das Verhältniß der Mitrheder sich beziehe, statt: „der laufenden Reise“

zu setzen: „der laufenden Rechnung" fand keine Unterstützung und wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, den ganzen, auf den Verlust der laufenden Reise sich beziehenden Inhalt des Artikels zu streichen, mit 7 gegen 4 Stimmen, der Antrag, den ebenerwähnten Inhalt auf die Veräußerung von Schiffsparten zu beschränken, mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, somit Art. 23 vorbehaltlich der Redaktion angenommen.

CXCVI. Sitzung.

Hamburg, am 4. Juni 1858.

Von der heutigen, durch den Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule geleiteten Sitzung war der Herr Abgeordnete von Lübeck, Dr. Asher durch Unwohlsein abgehalten. In derselben wurde zunächst zur Diskussion der Frage übergegangen, ob dem Vorbehalte auf Seite 1499 der Protokolle entsprechend in einem besonderen Artikel gesagt werden solle, welche von den für die Rhederei aufgestellten Bestimmungen auch auf eine Vereinigung mehrerer Personen zur Erbauung eines Schiffes anwendbar seien.

Hiebei wurde vor Allem hervorgehoben und von keiner Seite bestritten, daß es sich hier nur um eine solche Gesellschaft handeln könne, welche den Bau des Schiffes in der Absicht unternimmt, um dasselbe nachher zum Erwerbe durch die Seefahrt zu verwenden, und nicht auch um solche Gesellschaften, welche Schiffe bauen, um sie nachher zu verkaufen.

Von einer Seite wurde die Ansicht vertreten, daß es der Aufnahme einer ausdrücklichen Bestimmung im Sinne des obenerwähnten Vorbehaltes gar nicht bedürfe. Es wurde hiefür angeführt: man müsse zwischen dem inneren Verhältnisse einer solchen Vereinigung und dem Verhältnisse derselben zu Dritten unterscheiden. Was das innere Verhältniß angehe, so sei allerdings in mehreren älteren Seerechten, so namentlich im consolato del mare und im Hanseatischen Seerechte bestimmt, daß schon während des Baues des Schiffes Majoritätsbeschlüsse maßgebend und die

betheiligten Personen zu den Auslagen der Gesellschaft nach Verhältniß ihrer Parten beizutragen schuldig seien. Indessen verstehe sich dies von selbst. Wenn die Gesellschaft zuerst das Schiff erbauen und später dasselbe zur Seefahrt verwenden wolle, so werde nicht etwa ein besonderer Gesellschaftsvertrag für den Bau des Schiffes und ein anderer für den Schifffahrtsbetrieb errichtet, sondern beides auf Grund eines und desselben Vertrages vorgenommen. Es liege somit ein kontinuirliches und untheilbares Verhältniß vor, welches offenbar in allen seinen Stadien nur nach einem und demselben Rechte, und nicht in dem ersten Stadium nach bürgerlichem Rechte, im zweiten nach Seerecht beurtheilt werden könne. Ein Bedürfniß, außer den so eben angeführten, und selbstverständlich auch auf die Bauzeit des Schiffes anwendbaren Rechtssätzen auch noch andere, auf das innere Verhältniß der Rhederei sich beziehende Bestimmungen für anwendbar zu erklären, lasse sich nicht erkennen, weshalb man auch nicht nöthig habe, wegen der inneren Beziehungen einer solchen Gesellschaft einen auf die einzelnen Artikel des Titels über die Rhederei eingehenden Zusatz aufzunehmen. In Ansehung des Verhältnisses einer solchen Gesellschaft zu Dritten aber könne man die für die Rhederei gegebenen Bestimmungen nicht ohne Weiteres für anwendbar erklären; namentlich scheine es nicht gerechtfertiget zu sein, wenn man ohne Unterscheidung die betheiligten Personen nur nach Verhältniß ihrer Antheile den Dritten gegenüber haften lassen wollte. Man könne eine solche Haftbarkeit allerdings z. B. in dem Falle anerkennen, wenn im Vertrage genau bestimmt sei, welchen Antheil jeder einzelne Betheiligte am Schiffe haben solle, wenn dies dem Dritten bei Eingehung eines Geschäftes mitgetheilt worden, oder sonst aus den Umständen sich ergeben würde, daß nach der Absicht aller Kontrahenten die solidarische Haftung ausgeschlossen werden sollte, oder wenn sie sonst nach allgemeinen Rechtssätzen ausgeschlossen sei. Dagegen werde man Bedenken tragen müssen, eine Haftung nach Verhältniß der Antheile ohne Weiteres z. B. auch gegenüber dem Schiffsbaumeister anzunehmen, obschon diesem gar nicht mitgetheilt worden, mit welchen Antheilen die einzelnen Personen interessirt seien. Es scheine demgemäß richtiger, die für die Rhederei aufgestellten Rechtssätze auf das Verhältniß der mit dem Schiffsbau beschäftigten Gesellschaft zu Dritten nicht für anwendbar zu erklären, dasselbe vielmehr der Entscheidung nach allgemeinen Rechtssätzen anheimzugeben.

Andere Mitglieder waren der Meinung, daß es schon wegen des inneren Verhältnisses der in Rede stehenden Gesellschaften unerläßlich sei, eine ausdrückliche Bestimmung aufzunehmen und daß allerdings auch für

das Verhältniß derselben zu Dritten manche von den die Rhederei betreffenden Vorschriften anwendbar seien. Dieselben bemerkten hiezu, man müsse bezweifeln, daß die Anwendbarkeit der Vorschriften über die Beziehungen der Rheder unter einander auf den vorliegenden Fall allenthalben für selbstverständlich gehalten werde, weil dem die Definition der Rhederei strikt entgegenstehe; sodann scheine es auch ganz angemessen zu sein, daß man die künftigen Rheder Dritten gegenüber als solche beurtheile, wenn sie schon während des Baues des Schiffes als Rheder nach Außen auftreten würden.

Schließlich wurde die hier besprochene Vorfrage mit 9 gegen 1 Stimme bejahend entschieden und sodann anerkannt, daß in dem nunmehr in das Gesetz aufzunehmenden Zusatzartikel vor Allem die Bestimmungen zu allegiren seien, welche für das Rechtsverhältniß der Betheiligten unter einander die vertragsmäßige Abänderung der gesetzlichen Vorschriften gestatten, welche ferner die regelmäßige Verbindlichkeit der Majoritätsbeschlüsse und die Fälle der Einstimmigkeit feststellen.

Bezüglich der hiernächst zur Sprache gekommenen Frage, ob auch die wegen Bestellung und Abberufung des Korrespondentrheders, dessen Befugnisse und Obliegenheiten getroffenen Bestimmungen hieher zu ziehen seien, ergab sich eine große Meinungsverschiedenheit.

Mehrere Mitglieder sprachen sich für die Verneinung dieser Frage aus, indem sie hervorhoben, in den vom Korrespondentrheder handelnden Artikeln sei genau festgestellt worden, wen man sich unter einem Korrespondentrheder im Sinne des Gesetzes zu denken habe. Hienach sei derselbe eine Person mit hinreichend determinirter, juristischer Stellung, eine Person mit einem gewissen Kreis von Verrichtungen, Befugnissen und Obliegenheiten. Diese Verrichtungen u. dgl. seien aber alle nur bei dem Betriebe der Schifffahrt selbst denkbar, wie auch schon der Name des Korrespondentrheders andeute. Wenn man dessenungeachtet die aufgeworfene Frage bejahen, sonach aussprechen wollte, daß auch für eine vorerst noch mit dem Bau des Schiffes beschäftigte Vereinigung mehrerer Personen ein Korrespondentrheder bestellt werden könne, so heiße dies nichts Anderes, als daß auch eine solche Vereinigung einen Bevollmächtigten zur Besorgung der bei der Rhederei vorkommenden Geschäfte bestellen könnte, beziehungsweise daß der Korrespondentrheder, dem seiner Zeit der Betrieb der Schifffahrt mit dem noch im Bau begriffenen Schiffe obliegen solle, schon vor dem Beginn des Betriebes und vor der Vollendung des Schiffes durch die Majorität bestellt werden dürfe. Auf diese Bestimmung sei es aber offenbar nicht abgesehen, es könne sich vielmehr nur darum handeln, ob auch eine

zunächst mit dem Bau des Schiffes beschäftigte Vereinigung mehrerer Personen durch Stimmenmehrheit einen gemeinschaftlichen Bevollmächtigten auch schon für die bei dem Bau vorkommenden Geschäfte solle bestellen dürfen, und würde sonach, wenn man diese Frage bejahend entscheiden zu müssen glaube, nicht die blose Allegirung der den Korrespondentrheder betreffenden Artikel, sondern die Aufnahme einer besonderen Zusatzbestimmung am Platze sein. Für eine solche Zusatzbestimmung scheine nun auf der einen Seite kein Bedürfniß vorzuliegen, denn es werde wohl in allen Fällen, in denen die Bestellung eines gemeinschaftlichen Bevollmächtigten für die Bauzeit nothwendig sei, hiefür im Vertrage schon Vorsorge getroffen werden; auf der anderen Seite sei es höchst bedenklich, der Majorität das Recht einzuräumen, daß sie gegen den Willen der Minorität die Aufstellung eines gemeinsamen Bevollmächtigten beschließe und über die Wahl desselben verfüge. Die Geschäfte, um welche es sich hier handle, und die einem solchen Bevollmächtigten überlassen werden müßten, z. B. der Vertrag mit dem Schiffsbaumeister, der Ankauf der Materialien u. dgl., seien zu bedeutend, als daß man sie einem Mandatar überlassen könnte, der einem Theile der Interessenten von den anderen Interessenten aufgedrungen sei. Um so bedenklicher würde aber eine so weit gehende Befugniß der Majorität um deswillen sein, weil der Korrespondentrheder, der für den Betrieb der Schifffahrt bestellt sei, einen bestimmten und darum leichter zu überschauenden Geschäftskreis habe, während dies bei dem für die Bauzeit bestellten Bevollmächtigten nicht in demselben Maße der Fall sei. Man könne gegen diese Anführungen auch nicht mit Erfolg einwenden, daß schon während der Bauzeit die Geschäfte des Korrespondentrhebers beginnen könnten, indem er z. B. oftmals veranlaßt sei, mit Rücksicht auf die nächst bevorstehende Vollendung des Schiffes für die Ausrüstung desselben, für Beschaffung des Proviantes zu sorgen, Certepartien abzuschließen u. dgl., denn es verstehe sich von selbst, daß dann, wenn sich zu solchen Geschäften Anlaß biete, der Korrespondentrheder bestellt werden könne, weil von da an der Betrieb der Schifffahrt selbst und sohin die eigentliche Rhederei beginne.

Andere Mitglieder glaubten sich aber für die Allegirung der den Korrespondentrheder betreffenden Artikel entscheiden zu müssen und hoben hervor: Bisher sei man gewohnt gewesen, den Erwerb eines Schiffes als das erste Lebenszeichen einer zu Stande gekommenen Rhedereigesellschaft anzusehen. Möge auch beim Betriebe die Vermiethung des Schiffes die Hauptsache sein, so gehöre doch auch schon die Anschaffung einer Sache zum Zwecke der Wiedervermiethung nach der Tendenz des Art. 256 unseres

Entwurfes in jetziger Fassung dem Gewerbe mit an. Nach der bisherigen seerechtlichen Anschauung trete eine Rhederei mit der Perfection des Gesellschaftsvertrages ins Leben, oder wie das Hanseatische Seerecht von 1614, Tit. 1, Art. 2 sich ausdrücke, „wenn der Schiffer die Freunde, die mit ihm bauen wollen, alle beisammen habe". Die Legislation und die Litteratur behandle den Schiffsbau im Seerecht und namentlich sei für eine aus vielen Mitgliedern bestehende Rhederei eine Vertretung der gemeinsamen Interessen schon beim Baue so dringend geboten, daß gerade darin der geschichtliche Ursprung der Korrespondenzrhederei liege, vergleiche das Hanseatische Seerecht von 1614, Tit. 1, Art. 6. Noch jetzt sei es in Mecklenburg gewöhnlich, daß die Uebertragung „der Korrespondenz beim Bau" die Form für die Bestellung des Korrespondentrheders sei. Während des Baues sei eine Korrespondenz nicht nur dann, wenn das Schiff nicht am Sitze der Rhederei erbauet werde, sondern auch schon dann erforderlich, wenn der Baumeister nur ein beil- und bohrfertiges Schiff zu liefern habe, in welchem Falle der Korrespondentrheder Anker, Ketten, Segeltuch, Hanf 2c. von auswärts zu besorgen pflege. Außerdem habe derselbe den Schiffer zu überwachen, welcher sofort angestellt werde und während der ganzen Dauer des Baues denselben an Ort und Stelle beaufsichtige; ferner habe er die nöthigen Beiträge zu den Baugeldern, die in mehreren Terminen bezahlt zu werden pflegten, auszuschreiben und einzukassiren, die Baurechnung zu führen, und bei unvorhergesehenen Ereignissen die etwa erforderlichen Rhedereibeschlüsse zu veranlassen u. s. w. Das Bedenken, daß die bei dem Schiffsbau vorkommenden Geschäfte zu wichtig und nicht übersichtlich genug seien, um einem, nicht mit Stimmeneinhelligkeit erwählten Mandatar überlassen zu werden, habe also schon durch die Erfahrung seine Erledigung gefunden. Es sei zudem nicht einmal möglich, faktisch den Zeitpunkt zu bestimmen, in welchem der Schiffsbau vollendet sei und die Ausrüstung des Schiffes sowie der Schifffahrtsbetrieb, also die eigentliche Rhederei beginne. Daher komme es auch, daß wohl niemals ein anderer Bevollmächtigter für den Schiffsbau und ein anderer für den Betrieb der Rhederei aufgestellt werde; in der Regel werde vielmehr sogleich in dem Vertrage ein und derselbe Bevollmächtigte für beide Zwecke erwählt. Ein Bedürfniß für die Aufstellung eines gemeinsamen Bevollmächtigten sei aber allerdings auch schon während der Bauzeit vorhanden, wie sich schon aus dem Bisherigen ergebe. Wenn eine Mehrzahl von Betheiligten sich zum Bau eines Schiffes vereiniget habe, so könnten ja auch die hiebei vorkommenden Geschäfte nicht von allen Betheiligten zugleich vorgenommen werden. Eine Bestimmung darüber, wie dieser Bevollmäch-

tigte erwählt werden solle, und daß dies durch Majoritätsbeschluß geschehen könne, werde auch nicht durch den Umstand überflüssig, daß er in der Regel schon im Vertrage, also durch Einhelligkeit aller Gesellschafter bestimmt werde, denn es müsse auch darauf Rücksicht genommen werden, daß der im Vertrage ausersehene Bevollmächtigte aus irgend einem Grunde wegfallen und dann über die Wahl eines Anderen keine Uebereinstimmung erzielt werden könnte. Wenn man sich nun durch diese Erwägungen nicht bestimmt sehen wolle, auf die Definition der Rhederei zurückzukommen und auszusprechen, daß auch eine Vereinigung mehrerer Personen, um ein Schiff zu bauen und dasselbe nachher zum Erwerbe durch die Seefahrt zu verwenden, als Rhederei zu betrachten sei, obschon dies gewiß das Richtigste wäre, so möge man doch wenigstens auch für die Bauzeit der Majorität das Recht einen Korrespondentrheder zu bestellen, zuerkennen. Das Bedenken, daß mit der Aufstellung desselben dem Bedürfnisse nicht Genüge geschehe, weil man unter einem Korrespondentrheder nur die im Gesetze beschriebene Persönlichkeit verstehen würde, deren Befugnisse nur für den eigentlichen Rhedereibetrieb bemessen seien, habe bereits im Eingange dieser Erörterungen Widerlegung gefunden, könne aber füglich ganz erlediget werden, wenn man unter den Befugnissen desselben auch noch das Recht den Schiffsbau zu leiten erwähne.

Der so eben angegebene Ausweg wurde indessen mehrfach deshalb nicht für angemessen gehalten, weil er mit der für die Rhederei aufgestellten Definition im Widerspruche stehen würde, für deren Beibehaltung schon früher die zureichendsten Gründe angeführt worden seien, und weil zu diesen Gründen noch die Erwägung komme, daß auch noch andere, als die hier zur Sprache gebrachten, für die Rhederei genehmigten Bestimmungen auf die vorerst nur mit dem Schiffsbau beschäftigte Gesellschaft nicht anwendbar seien.

Von verschiedenen Mitgliedern wurden nun im Laufe der Diskussion Fassungsvorschläge zur Lösung der vorliegenden Bedenken eingebracht und namentlich der Antrag gestellt, von Allegirung der den Korrespondentrheder betreffenden Artikel Umgang zu nehmen, dagegen folgende Bestimmung zu genehmigen:

„Es kann auch vor Vollendung des Schiffes der Korrespondent„rheder bestellt werden. Derselbe hat in diesem Falle auch während „der Bauzeit die gewöhnlichen, dem Korrespondentrheder zukommenden „Befugnisse, und nebstdem die Befugniß, den Bau zu leiten."

Zur Erläuterung dieses Antrages wurde bemerkt, daß selbstverständlich mit der unbeschränkten Ermächtigung der vorerst zum Schiffsbau zu-

sammengetretenen Gesellschaft den Korrespondentrheder zu bestellen, derselben auch das Recht beigelegt werden würde, ihn auf die Art und Weise zu bestellen, wie dies beim Vorhandensein der eigentlichen Rhederei geschehe, nämlich durch Majoritätsbeschluß.

Abgesehen davon, daß das ebenerwähnte Recht der Majorität fortwährend beanstandet und von mehreren Seiten hier die Vorschriften des Civilrechtes über die Bestellung gemeinschaftlicher Mandatare zutreffender erachtet wurden, ergab sich nun noch eine Differenz darüber, was mit den Worten: „den Bau zu leiten" gemeint sei.

Mehrere der Herren Abgeordneten waren der Ansicht, daß mit diesen Worten dem Korrespondentrheder nur das Recht beigelegt sei, faktische Verrichtungen beim Schiffsbau vorzunehmen, Aufsicht zu halten u. dgl., aber keineswegs die Befugniß, die besonderen, beim Bau nothwendig werdenden und nicht auch beim Rhedereibetriebe vorkommenden Rechtsgeschäfte für die Gesellschaft vorzunehmen; andere hielten dafür, daß auch die zuletzt erwähnte Befugniß in den fraglichen Worten enthalten sei; noch andere waren der Meinung, daß es, um den Korrespondentrheder diese Befugniß zu verleihen, nicht einmal des zuletzt erwähnten Satzes bedürfe, weil im Gesetze bestimmt sei, daß der Korrespondentrheder die Beschlüsse der Rhederei in Ausführung zu bringen habe. Wenn also z. B. in einem solchen Beschlusse nicht mehr gesagt wäre, als daß ein Schiff von dieser oder jener Größe gebauet werden solle, und wenn der Korrespondentrheder nun die Aufgabe habe, diesen Beschluß zu vollstrecken, so müsse ihm auch die Befugniß zugestanden werden, die zur Ausführung eines solchen mandatum incertum erforderlichen Rechtsgeschäfte einzugehen. Die zuletzt angeführte Ansicht blieb indessen nicht ohne Widerspruch. Es wurde hervorgehoben, die Befugnisse des Korrespondentrhebers seien im Gesetze zur Genüge bestimmt und das Recht, die zum Bau des Schiffes erforderlichen Verträge abzuschließen, darunter nicht begriffen, woraus zugleich erhelle, daß mit dem Zusatze: „und nebstdem die Befugniß, den Bau zu leiten" Nichts erreicht und nur Anlaß zu Zweifeln gegeben werde; der vor Vollendung des Schiffes bestellte Korrespondentrheder könne keine anderen Geschäfte schließen, als die auf den künftigen Rhedereibetrieb Bezug hätten. Gegen diese Deduktion ward erwidert, der Korrespondentrheder sei sofort nach seiner Bestellung verpflichtet, die gemeinsamen Interessen seiner Mandanten zu wahren, und ferner die Beschlüsse der Rheder auszuführen, gleichviel ob die Anschaffung des Schiffes oder dessen Verfrachtung zur Frage stehe, sonst würde die frühere Bestellung keine rechtliche Bedeutung haben.

Nach Beendigung der Diskussion wurde der erste Theil des zuletzt erwähnten Antrages ausschließlich der Worte: „und nebstdem die Befugniß, den Bau zu leiten" mit 7 gegen 3 Stimmen angenommen, die Annahme der zuletzt erwähnten Worte aber mit 6 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, wurde hierauf entschieden, daß der Artikel, welcher die Pflicht der Mitrheder zur Bezahlung von Beiträgen, zur Verzinsung der für den säumigen Mitrheder gemachten Vorschüsse und der Kosten für die Versicherung solcher Vorschüsse betrifft (Absatz 1 des Art. 395 des preuß. Entwurfs) zu allegiren sei, mit der Maßgabe, daß er sich auch auf die Baukosten des Schiffes erstrecken solle; die Allegirung des Art. 396 des Entwurfes wurde dagegen in derselben Weise abgelehnt.

Ebenso entschloß man sich nach kurzer Debatte, die Bestimmung des Art. 397 des Entwurfes nicht für anwendbar zu erklären, da, wenn sich auch Fälle denken ließen, in welchen die Anwendung der betreffenden Bestimmung faktisch möglich wäre, es doch bedenklich erscheine, die Ausnahmebestimmung des Art. 397 auch auf eine im Bau eines Schiffes begriffene Gesellschaft auszudehnen.

Auf die gelegentlich der Diskussion dieses Punktes stattgehabte Anregung der Frage, ob die Minderheit durch die Majorität gezwungen werden könne, größere als die versprochenen Beiträge einzuzahlen, damit das Schiff größer, als Anfangs beschlossen war, erbauet werden könne, wurde von mehreren Mitgliedern bemerkt, daß nach ihrer Ansicht diese Frage zu verneinen und für solche Beschlüsse auf Stimmeneinhelligkeit zu bestehen sei, da sie auf eine Aenderung des Rhedereivertrages hinauslaufen würden.

Von Allegirung der Art. 395, Absatz 2 und Art. 403 des preuß. Entwurfes wurde gleichfalls Umgang zu nehmen beschlossen.

Ueber die Frage aber, ob der Art. 408 des preuß. Entwurfes in seiner jetzigen Fassung auf eine, vorerst nur mit dem Schiffsbau beschäftigte Gesellschaft als anwendbar bezeichnet werden solle, erhob sich eine Meinungsverschiedenheit. Mehrere Mitglieder glaubten sich für eine Allegirung des betreffenden Artikels aussprechen zu müssen und machten dafür geltend, die Verhältnisse seien während der Bauzeit, wo die Rücksicht auf Gewinn und Verlust von einzelnen Reisen, auf ausstehende Aktiven und erledigte Passiven u. dgl. nicht Platz greife, noch weit einfacher als nach dem Beginne des Rhedereibetriebes; die Veräußerung einzelner Parten könne hier also weniger Verwirrung hervorrufen als nach dem Beginne der eigentlichen Rhederei und sohin auch um so leichter gestattet werden.

Den Verkauf der Parten während der Bauzeit zu verbieten, während er nach dem Beginne der Rhederei erlaubt worden, sei inkonsequent und namentlich in dem Falle sehr bedenklich, wenn der Schiffer, der für das Schiff schon beim Beginn des Baues bestellt worden, sich mit einem Part betheiliget habe und nun entlassen werde. Einen solchen Schiffer zu zwingen, daß er dessen ungeachtet beim Schiffe betheiliget bleibe, sei gewiß nicht gerechtfertiget. Man könne um so unbedenklicher den Verkauf der Parten gestatten, da selbstverständlich nicht davon die Rede sein könne, daß der veräußernde Theilhaber von der im Vertrage einmal übernommenen Verbindlichkeit, die nöthigen Beiträge zu leisten, sich befreien dürfte.

Andere Mitglieder entschieden sich gegen eine Allegirung des betreffenden Artikels und hoben hervor, einmal sei kein Bedürfniß für eine solche Bestimmung für die Bauzeit vorhanden, sodann würde dieselbe aber auch höchst bedenklich sein. Die Versammlung habe sich dafür entschieden, daß bei der Rhederei das Eigenthumsverhältniß der Mitrheder das vorwiegende, das Societätsverhältniß aber das untergeordnete sei. Deshalb habe die freie Veräußerung der Parten für die Rhederei recht wohl anerkannt werden können, zumal eine Veräußerung der Parten auf den Bestand der Rhederei selbst und ihren Geschäftsbetrieb ohne erheblichen Einfluß sei. Die vorhin geltend gemachte Ansicht, daß die Veräußerung von Schiffsparten nach dem Beginn des Rhedereibetriebes größere Schwierigkeiten im Gefolge habe als vorher, weil im ersten Falle die Rücksichten auf Gewinn und Verlust ꝛc. dazu kämen, beruhe auf der, von der Versammlung keineswegs angenommenen Auffassung, daß unter einem Schiffspart nicht allein ein Antheil am Eigenthume des Schiffes, sondern auch der Antheil an der Gesellschaft zu verstehen sei und demgemäß die Veräußerung eines Parts nicht allein die Veräußerung des Miteigenthums, sondern immer auch die Abtretung der gesellschaftlichen Rechte und Obliegenheiten des Mitrheders in sich fasse. Anders verhalte sich die Sache, so lange das Schiff nicht vollendet sei. Das fertige Schiff könne wohl als Werthobjekt, als Gegenstand eines Kaufes und Verkaufes betrachtet werden, bei dem im Bau begriffenen Schiffe sei dies nicht der Fall. Während der Bauzeit erscheine das Societätsverhältniß der Betheiligten entschieden als das vorwiegende; von Eigenthum könne auch so lange höchstens bezüglich der einzelnen Bestandtheile die Rede sein, wenn nicht durch einen Eigenthumsvorbehalt des Schiffsbaumeisters oder aus sonstigen Gründen auch dies ausgeschlossen sei. Während der Bauzeit liege demnach das Hauptgewicht in der Obligation der Betheiligten, zum Zustandekommen eines Schiffes, einer Rhederei mitzuwirken. Dieses Zustandekommen von

Schiff und Rhederei werde gehindert, wenn ein Betheiligter willkührlich ausscheiden und einen Zahlungsunfähigen substituiren dürfte. Was von der anderen Seite bezüglich der Fortdauer der im Vertrage begründeten Verbindlichkeiten gesagt sei, scheine das zuletzt erwähnte Bedenken nicht heben zu können, denn es stehe nicht sowohl ein Schuldverhältniß als vielmehr ein Beitragsverhältniß zur Frage, auf welches Letztere die von der Versammlung angenommenen Bestimmungen über die Fortdauer begründeter Verbindlichkeiten für den Veräußerer jedenfalls nicht ohne Weiteres anwendbar seien. Der einzelne Gesellschafter habe nicht eine Zahlung für einzelne Schulden zu leisten übernommen, sondern nur die Verpflichtung, eine seinem Antheile entsprechende Summe in die Gesellschaftskasse einzulegen, die deshalb auch nicht für den Einzahlenden verloren gehe, an deren Stelle vielmehr nach ihrer Verwendung der entsprechende Werth des Schiffes trete.

Die Allegirung des Art. 397 wurde hienach auch mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt, dagegen mit demselben Stimmenverhältniß beschlossen, den Inhalt desselben von dem Augenblicke an für anwendbar zu erklären, in welchem das Schiff fertig geworden, auch wenn der Betrieb der Rhederei und somit diese selbst noch nicht begonnen haben sollte, da man dafür hielt, daß von diesem Augenblicke an der Zweck des bis dahin vorwiegenden gesellschaftlichen Verhältnisses erreicht sei und das Eigenthumsverhältniß in den Vordergrund trete. Gegen die zuletzt erwähnte Bestimmung war in der Diskussion hauptsächlich eingewendet worden, es sei kein Bedürfniß dafür vorhanden, für die kurze und nicht einmal leicht zu bestimmende Zwischenzeit zwischen der Vollendung des Schiffes und dem Beginne der eigentlichen Rhederei etwas Besonderes festzusetzen.

Für den so eben erwähnten Zeitraum beschloß man sodann auch die Vorschrift über das Verhältniß des austretenden Mitrhebers und des Erwerbers zu den übrigen Mitrhedern für anwendbar zu erklären: die Bestimmung, daß eine Aenderung der Personen keine Aenderung der Gesellschaft, daß der Tod eines Betheiligten u. dgl. nicht deren Auflösung im Gefolge habe und daß eine einseitige Aufkündigung der Gesellschaft nicht statthaft sei, wurde gleichfalls ohne Widerspruch auch für die Bauzeit für maßgebend erachtet.

In Ansehung der Frage, ob durch Stimmenmehrheit die Auflösung der Gesellschaft während der Bauzeit beschlossen werden dürfe, machte sich bei einigen Herren Abgeordneten die Ansicht geltend, daß sie zu bejahen sei, namentlich mit Rücksicht darauf, daß möglicher Weise Unfälle eintreten und neue, früher nicht vorauszusehende, Beiträge möglich werden könnten.

Andere Mitglieder hielten aber Majoritätsbeschlüsse über die Auflösung der Gesellschaft für sehr bedenklich, zumal für halbfertige Schiffe nur ein geringer Preis erzielt werden könne und die Majorität hiedurch ein Mittel erhalten würde, das Schiff zum Verkaufe und die Parten der Minderheit um ein unverhältnißmäßig geringes Entgeld an sich zu bringen. Ein Mitglied fügte dem noch bei, der angeführte Fall, in welchem in Folge eines Unfalles, (z. B. wenn das Schiff auf der Baustelle verbrennen sollte, ohne versichert zu sein) ohne neue und außer aller Berechnung gelegene Beiträge der Bau nicht vollendet werden könne, biete keine Schwierigkeit, denn in diesem Falle sei der Gesellschaftszweck nicht mehr erreichbar, die Gesellschaft höre also von selbst auf, und wenn dann noch über Veräußerung von Material u. dgl. zu verfügen sei, so könne es keinen Zweifel leiden, daß die Beschlüsse der Kompetenz der Majorität anheimfielen, da es sich dann nur noch um Verwaltungs- resp. Liquidationsangelegenheiten handle.

Schließlich entschied man sich mit 8 gegen 2 Stimmen dafür, daß die hier zur Sprache gebrachte Frage auch nur für den Fall zu bejahen sei, wenn das Schiff fertig geworden, der Rhedereibetrieb aber noch nicht begonnen habe.

Ein Antrag, für den Fall, daß zwar die Veräußerung des Schiffes durch Stimmeneinheit beschlossen, über die Art und Weise der Veräußerung aber nichts festgesetzt worden sei und auch nachträglich keine Einigung hierüber erzielt werden könne, zu bestimmen, daß alsdann der Verkauf durch öffentliche Versteigerung des Schiffes in dem Heimathshafen oder in einem inländischen Hafen ins Werk zu setzen sei, wurde mit 6 gegen 4 Stimmen abgelehnt, weil man dafür hielt, daß von einer Einstimmigkeit der Interessenten so lange nicht die Rede sein könne, als über die Art und Weise der Veräußerung Differenzen vorlägen.

CXCVII. Sitzung.

Hamburg, am 5. Juni 1858.

In heutiger Sitzung, an welcher Herr Dr. Asher wieder Antheil nahm, wurden unter Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die Vorschläge der Redaktionskommission über die Fassung der das Verhältniß der Rhederei zu dritten Personen betreffenden Bestimmungen geprüft und durch Beschlußfassung erlediget. Die materielle Seite der Sache wurde hiebei noch in folgenden Beziehungen einer Erörterung unterzogen.

Die Bestimmung über die Haftbarkeit der Rhederei für die Ansprüche des Schiffers und der Schiffsmannschaft (vgl. letzter Absatz des Art. 19 der Anlage zum 193. Prot. und Prot. der 194. Sitzung Seite 1617 folg.) hatte die Redaktionskommission in folgender Weise zu fassen proponirt:

„Der Rheder so wie die Rhederei haften für die Ansprüche des „Schiffers und der Schiffsmannschaft aus den Dienst und Heuer„verträgen, soweit das Schiff und die Fracht zur Befriedigung der„selben nicht hinreichen, persönlich und mit ihrem ganzen Vermögen. „Diese Verhaftung beschränkt sich auf die Ansprüche für die Reise „bis zur Ankunft des Schiffes in demjenigen Hafen, in welchem „dasselbe zuletzt Ladung eingenommen oder gelöscht hat, wenn das „Schiff später und zwar außerhalb des Heimathshafens den Rhe„dern verloren geht, sei es, daß es verunglückt oder genommen oder „aufgebracht und für gute Prise erklärt oder für seeuntüchtig er„klärt wird. Für die Ansprüche aus der späteren Zeit haften in „jedem dieser Fälle der Rheder oder die Rhederei nicht weiter, als „mit dem Schiff und der Fracht, ohne jedoch befugt zu sein, die „etwa gezahlten Handgelder und Vorschüsse zurückzufordern. Ein „Nothhafen, worin geladen und gelöscht ist, wird als letzter Ladungs„oder Löschungshafen im Sinne dieser Vorschrift nicht angesehen."

Zuerst wurde nun der Satz beanstandet: „so weit das Schiff und die Fracht zur Befriedigung derselben nicht hinreichen", und von mehreren Mitgliedern geltend gemacht, es sei nach ihrer Auffassung überhaupt nicht

beschlossen worden, daß die persönliche Haftbarkeit des Rheders und der Rhederei für die Ansprüche des Schiffers und der Schiffsmannschaft nur eine subsidiäre und diese Personen hienach in allen Fällen gehalten sein sollten, vor der Verfolgung ihrer Ansprüche gegen die Rheder zu versuchen, ob sie ihre Befriedigung nicht aus Schiff und Fracht erlangen könnten; jedenfalls sei diese Bestimmung nicht in der Ausdehnung angenommen worden, in welcher dieselbe nunmehr proponirt werde. Die jetzige Fassung würde auch auf solche Ansprüche Anwendung finden, welche noch von früheren, schon ganz vollendeten Reisen rückständig seien, während man höchstens soviel zugeben könnte, daß der Schiffer und die Mannschaft nur wegen der Heuer von derjenigen Reise, auf welcher das Schiff verunglückte, zuerst aus Schiff und Fracht ihre Deckung suchen müßten, bevor sie die Rheder in Anspruch nehmen dürften.

Die Mehrheit entschied sich jedoch nach längerer Diskussion dafür, daß der fragliche Zwischensatz in der Hauptsache als genehmiget anzusehen sei, wenngleich eine ausdrückliche Abstimmung über denselben nicht stattgehabt habe. Sein Inhalt sei nämlich im Laufe der Diskussion von einigen Mitgliedern als zutreffend und als die unerläßliche Voraussetzung bezeichnet worden, unter welcher allein die in Rede stehende Bestimmung über die Haftbarkeit der Rheder für die Heuer der Mannschaft ꝛc. als annehmbar erscheinen könne; diese Auffassung sei von mehreren Seiten unterstützt, von keiner Seite widersprochen, und demgemäß die ebenerwähnte Bestimmung auch nur in dem Sinne, daß dieser Zwischensatz in das Gesetz aufgenommen werden müsse, zur Abstimmung gebracht und genehmiget worden. Aus diesen Gründen wurde die beantragte Streichung des erwähnten Zwischensatzes nicht genehmiget; dagegen wurde zugegeben, daß die jetzige Fassung zu allgemein sei, und demzufolge beschlossen, den fraglichen Satz in den zweiten Absatz des Artikels an geeigneter Stelle einzuschalten, um ihn auf den Fall zu beschränken, wenn das Schiff auf der Reise verunglückt sei.

Eine weitere Beanstandung betraf die Worte: „bis zur Ankunft des Schiffes in demjenigen Hafen“ ꝛc. Es wurde nämlich hiezu bemerkt, bei Berathung der betreffenden Bestimmung (Prot. Seite 1619 folg.) sei allerdings nicht näher festgestellt worden, ob die in Rede stehende persönliche Haftbarkeit der Rheder mit dem Augenblicke der Ankunft des Schiffes in dem betreffenden Hafen ihre Grenzen finden oder auch die Heuern für die Zeit während des Aufenthalts des Schiffes in diesem Hafen erfassen solle. Die Bestimmung, welche die Redaktionskommission zur Hebung der hiedurch bedingten Dunkelheit des Gesetzes in Vorschlag gebracht habe, scheine

nicht durchweg zutreffend zu sein. Wenn man dem Interesse der Mannschaft diejenige Rücksicht zuwenden wolle, auf welche dasselbe gerechten Anspruch habe, so müsse man den Zeitpunkt entscheidend sein lassen, in welchem das Schiff den betreffenden Hafen wieder verlasse, denn erst von diesem Augenblicke fange das Risiko desjenigen Abschnittes der Reise an, an dessen glücklichem Ausgange man den Schiffer und die Mannschaft interessiren zu müssen geglaubt habe. Bis zu diesem Zeitpunkte sei die Mannschaft beim Entlöschen und Laden oft zu sehr angestrengter Arbeit genöthiget, für welche man sie den schwer verdienten Lohn nicht entbehren lassen möge.

Mehrere Mitglieder hielten jedoch den Vorschlag der Redaktionskommission für angemessener; noch andere hoben hervor, man könne weder dem einen noch dem anderen dieser Vorschläge unbedingt beitreten, da beide nur von zufälligen und rein äußerlichen Unterscheidungsmerkmalen ausgingen und die in der Sache selbst gelegenen Kriterien außer Acht ließen. Wenn das Schiff auf der Reise in einen Hafen einlaufe, um daselbst einen Theil der Ladung zu entlöschen oder neu einzunehmen, so zerfalle diese ganze Reise eigentlich in mehrere Abtheilungen, deren Grenzscheide man in dem Zeitpunkte zu suchen habe, in welchem die beabsichtigte Löschung vollendet, beziehungsweise die Ladung begonnen worden sei. Denn mit dem Augenblicke der vollendeten Löschung werde der Zweck der Reise bis zu jenem Hafen erfüllt, somit die entsprechende Abtheilung der Reise selbst vollendet; mit dem Augenblicke des Beginnes der Ladung dagegen der Anfang zur neuen Reise gemacht. Es scheine deshalb auch angemessener und werde beantragt, jenes Zeitpunktes als des entscheidenden im Gesetze Erwähnung zu thun. Diesem Antrage wurde nach stattgehabter Debatte zu entsprechen beschlossen, nachdem ein Mitglied noch bemerkt hatte, daß der hiemit genehmigte Gedanke schon dann hinreichend ausgedrückt sein würde, wenn man sagte: „auf die Ansprüche für die Reise bis zu demjenigen Hafen, in welchem“ ꝛc., da die Untersuchung der Frage, wie lange diese Reise dauere, aus den angeführten Gründen zu demselben Resultate führen werde, wie der zuletzt genehmigte Antrag.

Ferner nahm man Anstand an den Worten: „außerhalb des Heimathshafens“, da diese der Intention nicht entsprächen, welche bei Berathung der betreffenden Bestimmung maßgebend gewesen sei. Nach längerer Diskussion entschied man sich dafür, die Worte: „vor Vollendung der Reise“ zu substituiren, indem man die hierin liegende weitere Auffassung für die richtige hielt.

Endlich fand man noch Bedenken an den Worten: „Ein Nothhafen, worin geladen oder gelöscht ist“ ꝛc. und hob hervor: wenn die Löschung

oder Ladung im Nothhafen durch den Seeunfall bedingt gewesen, der den Anlaß zum Anlaufen desselben gegeben habe, so sei das, was der Zusatz: „worin geladen oder gelöscht ist“ auszudrücken bezwecke, allerdings richtig, aber ohne Zweifel auch selbstverständlich und also auch der fragliche Zusatz entbehrlich. In der vorgeschlagenen Allgemeinheit aber könne man diesen Zusatz nicht für richtig halten. Es sei z. B. kein Grund vorhanden, um eine Ausnahme von der in dem vorliegenden Artikel aufgestellten Regel zu machen, wenn das Schiff in dem Nothhafen, bis wohin es vielleicht in Ballast gegangen sei, um auswärts Fracht zu suchen, nach Vollendung der nöthigen Reparatur Gelegenheit gefunden habe, eine gute Fracht zu verdienen und beladen aus dem Nothhafen auszulaufen, wenn also der Nothhafen aufgehört habe, für das betreffende Schiff Nothhafen zu sein und gleichwohl dortselbst eine Ladung oder Löschung vorgenommen sei. In Anerkennung des eben Vorgetragenen entschied man sich schließlich für Streichung des zuletzt genannten Relativsatzes.

Für den Schlußsatz des Art. 23 der Anlage zum 193. Protokolle (vergl. 195. Protokoll S. 1636 folg.) hatte die Redaktionskommission folgende Fassung proponirt:

„— — —; wegen der diese Reise betreffenden, vor der Veräußerung
„entstandenen persönlichen Verbindlichkeiten gegen Dritte hat der Er-
„werber den Veräußerer schadlos zu halten.“

Auf stattgehabte Anregung entschloß sich die Versammlung mit 8 gegen 3 Stimmen zur Streichung dieses Satzes, da die Richtigkeit desselben einerseits bezweifelt, andererseits die Ansicht vertreten wurde, daß er sich, insoweit sein Inhalt richtig sei, als Folgerung aus den vorausgehenden Bestimmungen des oben erwähnten Artikels von selbst ergeben würde.

Hierauf wurden die Protokolle der CXCI. Sitzung vom 26. Mai und der CXCII. Sitzung vom 28. Mai 1858 verlesen und genehmiget.

CXCVIII. Sitzung.

Hamburg, am 7. Juni 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute in der Berathung der Frage fortgefahren, welche von den die eigentliche Rhederei betreffenden Bestimmungen auch für eine, vorerst nur mit dem Bau des Schiffes beschäftigte, Gesellschaft maßgebend seien, und hiebei zunächst darüber diskutirt, ob die Mitglieder einer solchen Gesellschaft für die Schulden der letzteren ebenfalls nur nach Verhältniß ihrer Antheile haften sollten.

Mehrere Mitglieder sprachen sich dafür aus, daß die eben erwähnte Frage zu verneinen und eine Bestimmung über dieselbe gar nicht in das Gesetz aufzunehmen sei. Indem dieselben vor Allem auf dasjenige Bezug nahmen, was über den Gegenstand der vorliegenden Debatte schon im Eingange des 196. Protokolles enthalten ist, führten sie weiter noch an: der wesentlichste Grund, weshalb man sich dafür entschieden habe, daß die Mitrheder für die Schulden der Rhederei nur nach Verhältniß ihrer Antheile haften sollten, sei der, daß in der Rhederei das Miteigenthumsverhältniß über das Societätsverhältniß prävalire; diese Rücksicht trete aber in Wirklichkeit erst dann ein, wenn das Schiff einmal fertig geworden sei und der Betrieb der Seefahrt begonnen habe. Bis zur Vollendung des Schiffes, bis also die Sache vorhanden sei, welche Gegenstand des Miteigenthums werden solle, trete das Eigenthumsverhältniß zurück und das Societätsverhältniß der Betheiligten in den Vordergrund. Es seien auch keine anderen zureichenden Motive dafür vorhanden, daß die Mitglieder eines Vereines zum Bau eines Schiffes überall nur nach Verhältniß ihrer Antheile zu haften brauchten, vielmehr scheine es angemessen, daß man dieselben in ihrem Verhältnisse zu Dritten nach allgemeinen Rechtssätzen beurtheile; demnach möge man, wenn ein solcher Verein die rechtliche Qualität einer Handelsgesellschaft habe, solidarische Haftbarkeit eintreten, und, falls die Rücksicht auf die rechtliche Natur eines solchen Vereines und die Anwendung allgemeiner Rechtssätze auf dieselbe zur Annahme einer Haftbarkeit pro rata führen sollte, es bei dieser bewenden lassen. Ohnehin

scheine die vorliegende Frage praktisch nicht sehr bedeutend zu sein, denn in der Regel werde eine solche Gesellschaft da, wo sie nur aus sehr wenigen Personen bestehe, als eigentliche Handelsgesellschaft erscheinen und deshalb selbst beim Betrieb der eigentlichen Rhederei solidarische Haftbarkeit der Betheiligten eintreten müssen; da aber, wo viele Personen betheiliget seien, werde nicht die Gesellschaft selbst oder ein Bevollmächtigter derselben, sondern ein einzelner Gesellschafter, häufig auch der Schiffer, der sich nicht selten erst nach Abschluß des Vertrages mit dem Schiffsbaumeister zu dem für ihn zu erbauenden Schiffe eine Rhederei suche, die vorkommenden Kontrakte in eigenem Namen abschließen und demgemäß Dritten gegenüber allein für dieselben einstehen müssen. Die Frage, in welchem Maße dann wieder jeder Einzelne von den künftigen Mitrhedern ihm gegenüber für die übernommenen Lasten aufkommen müsse, betreffe nur das innere Verhältniß der Gesellschaft und habe schon seine entsprechende Erledigung gefunden, sei also hier nicht weiter in Betracht zu ziehen.

Mehrere Mitglieder waren dagegen der Meinung, daß die zur Diskussion gebrachte Frage zu bejahen sei, und brachten hiefür vor, es sei nicht thunlich, das Maß der Haftbarkeit anders für die Bauzeit eines Schiffes und anders für die Zeit der Seefahrt mit diesem Schiffe festzusetzen.

Schon bei der Erörterung darüber, ob die den Korrespondentrheder betreffenden Vorschriften auch für eine mit dem Schiffsbau beschäftigte Gesellschaft maßgebend sein sollten, habe es sich gezeigt, daß der Zeitpunkt, in welchem der Bau des Schiffes vollendet sei und der Schiffahrtsbetrieb beginne, in sehr vielen Fällen nicht zu ermitteln sei, sondern die den Bau und den Schifffahrtsbetrieb betreffenden Geschäfte nicht selten in einander griffen. Dies sei auch hier von großer Bedeutung. Wenn man beide Abschnitte nicht gleich behandeln wollte, so würde eine Menge von Streitigkeiten darüber entstehen, ob in einem konkreten Falle zur Zeit der Eingehung eines Geschäftes der Schiffsbau vollendet gewesen oder nicht und welche Art der Haftbarkeit in Folge davon einzutreten habe. Wenn man aber die Rücksicht entscheiden lassen wollte, ob das einzelne, streitig gewordene Geschäft seiner Natur nach und gleichviel, wann dasselbe eingegangen worden, noch auf den Schiffsbau oder schon auf den Schifffahrtsbetrieb Bezug habe, so sei es doch sehr bedenklich, für verschiedene Handlungen einer solchen Gesellschaft aus einer und derselben Zeit, bald eine solidarische, bald eine nach den Antheilen der Betheiligten zu bemessende Haftbarkeit der Mitglieder eintreten zu lassen, und den Ankauf des Materials anders als dessen Benutzung zu beurtheilen; denn oftmals werde

es sich nicht ermitteln lassen, ob ein Geschäft den Bau oder den Schiffahrtsbetrieb betreffe, und ebenso oft werde ein und dasselbe Geschäft auf Beides Bezug haben. Eine Bestimmung des Inhalts, daß die Interessenten auch in dem hier unterstellten Falle nur nach Raten haften sollten, habe in der That auch kein Bedenken aus Rücksichten der Billigkeit gegen sich, denn wenn wirklich eine zum Bau des Schiffes zusammengetretene Gesellschaft, die nach der Vollendung des Baues zur eigentlichen Rhederei werden solle, als Gesellschaft kontrahiren sollte, so werde ein Dritter, der sich mit ihr in Geschäfte einlasse, kaum anders glauben, als daß ihm die Mitglieder der künftigen Rhederei auch nur wie die Mitglieder einer wirklichen Rhederei nach Maßgabe ihrer Antheile hafteten. Eine solche Bestimmung scheine überdies dem Systeme des Handelsgesetzbuches vollkommen zu entsprechen; denn diesem Systeme zufolge müsse das Nebengeschäft nach demselben Rechte beurtheilt werden, wie das Hauptgeschäft. Die Geschäfte einer im Bau des Schiffes begriffenen Gesellschaft seien aber ohne Zweifel nur präparatorische Nebengeschäfte der Rhederei, müßten also billig auch nach demselben Rechte wie die Rhederei selbst beurtheilt werden. Dazu komme noch, daß, wenn keine ausdrückliche Bestimmung über die zur Diskussion gebrachte Frage aufgenommen würde, nach Art. 263 des Entwurfs aus zweiter Lesung in allen Fällen ohne Unterschied die solidarische Haftung der Mitrheder eintreten würde, obschon dies auch der Intention der im entgegengesetzten Sinne sich aussprechenden Herren Abgeordneten nicht zu entsprechen scheine; denn ohne Zweifel sei eine Vereinigung mehrerer Personen zur Erbauung eines Schiffes, um es nachmals zum Erwerbe durch die Seefahrt zu verwenden, als ein Handelsgeschäft anzusehen. (Vgl. Art. 254 Ziffer 4, 256 Absatz 2 des Entwurfs aus zweiter Lesung.)

Nach dem Schlusse der Debatte wurde mit 7 gegen 4 Stimmen entschieden, daß die Vorschrift, wonach die Mitrheder für die Schulden der Rhederei nur nach Verhältniß ihrer Antheile haften sollen, auch auf die Mitglieder einer Gesellschaft anwendbar sei, welche zum Zweck der Rhederei ein Schiff bauen lasse.

Hierauf ging die Versammlung zur Diskussion der Frage über, welche von den für die Rhederei aufgestellten Bestimmungen auf Denjenigen Anwendung finden sollten, der ein Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt verwende, ohne Eigenthümer desselben zu sein.

Zu dieser Frage waren diejenigen Anträge eingekommen, welche in den Anlagen A und B beigedruckt sind.

Zur Rechtfertigung und zur Erläuterung der Anlage A wurde angeführt: Die Versammlung sei von der Ansicht ausgegangen, daß nur derjenige als Rheder anzusehen sei, welchem das Eigenthum an dem von ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendeten Schiffe zustehe. Gegen die Richtigkeit dieser Auffassung seien schon früher von mehreren Seiten Bedenken erhoben worden, auch habe in mehreren Gesetzgebungen, z. B. im französischen und spanischen Seerechte, sodann im preußischen Landrechte, eine andere Auffassung Anerkennung gefunden. Wenn man sich nun auch nicht veranlaßt sehe, von der einmal angenommenen Definition des Rheders abzugehen, so sei doch auch andererseits eine Bestimmung darüber unentbehrlich, in wie weit die für die Rhederei bestimmten Vorschriften auf einen Schifffahrtsbetrieb Anwendung fänden, obgleich derselbe nicht auf Rechnung des Eigenthümers gehe. Solche Fälle kämen in verschiedenen Formen vor, von denen allerdings einige in sehr einfacher Weise ihre Erledigung fänden, und deshalb im Gesetze nicht besonders hervorgehoben zu werden brauchten. Dahin gehöre vor Allem der Fall, wenn der Eigenthümer sein Schiff im Ganzen an Jemand für eine gewisse Reise verchartere, der dasselbe wieder an Andere auf Stückgüter verfrachte. Ohne Zweifel sei hier der Eigenthümer immer noch als Verfrachter des Schiffes und sohin allein als Rheder anzusehen; denn wenn auch die Frachtkontrakte mit den einzelnen Befrachtern nicht für Rechnung des Eigenthümers geschlossen würden, so sei doch der Hauptfrachtkontrakt zwischen dem Miether und Eigenthümer vorwiegend und vor Allem maßgebend. Ebenso verhalte es sich mit dem Falle, wenn ein Schiff an Jemand auf eine gewisse Zeit vermiethet werde. Auch hier sei der Eigenthümer immer noch als der Rheder zu betrachten, wenn der Kapitain und die Mannschaft des Eigenthümers auf dem Schiffe blieben und fortwährend der Disposition und den Befehlen des Letzteren untergeben seien. In beiden Fällen sei der Schiffer in Wirklichkeit der Vertreter des Eigenthümers, und führe in dessen Namen die Reisen des Schiffes aus. Beide Fälle unterschieden sich nur dadurch, daß die Zeit, für welche der Eigenthümer sein Schiff einem Anderen dienstbar mache, anders bestimmt, und in dem einen Falle nach der Dauer einer gewissen Reise, in dem anderen Falle nach einer Frist bemessen sei, für welche der Eigenthümer nur die Bestimmung der Reise dem Dritten überlassen habe. Diese Fälle bedürften dem Bisherigen zufolge auch keiner besonderen Erwähnung im Gesetze. Wenn aber der bloße Körper des Schiffes an Jemanden vermiethet werde, der die Ausrüstung des Schiffes auf seine Kosten zu besorgen, und namentlich auch den Kapitain anzustellen habe, oder wenn, obschon der Kapitain des Eigen-

thümers auf dem Schiffe verbleibe, damit der Letztere noch einige Garantie für eine entsprechende Behandlung des Schiffes behalte, doch der Schiffer seiner Direktion untergeben bleibe, so sei der Eigenthümer in der That gar nicht mehr am Betriebe der Schifffahrt betheiliget. Der Schiffer repräsentire dann nicht mehr den Eigenthümer des Schiffes, führe nicht mehr in dessen Namen die Frachtkontrakte aus, der Letztere könne deshalb auch keine Verpflichtungen ähnlich denen des Rheders haben, an seine Stelle müsse in diesem Falle vielmehr der Ausrüster des Schiffes treten. Auf diesen Fall sei deshalb auch in der Anlage A die geeignete Rücksicht genommen, und dabei insbesondere als das entscheidende Moment hervorgehoben worden, daß der Ausrüster die Disposition über das Schiff haben müsse, indem er dasselbe entweder selbst führe oder einem unter seinen Befehlen stehenden Schiffer überlasse. Fälle dieser Art seien in manchen Seeplätzen nicht selten und seien im englischen Rechte ausführlich behandelt, auch in der Seerechtsliteratur mehrfach besprochen worden, welche mit Rücksicht auf dieselben eine proprietas operans und proprietas iners unterscheide. In der Anlage A sei jedoch der Veranlassung keine Erwähnung geschehen, aus welcher der Ausrüster das Schiff für seine Rechnung zur Seefahrt verwende, weil es sich nur darum handle, das richtige Prinzip aufzustellen, und weil alle Veranlassungen doch nicht erschöpfend aufgestellt werden könnten. Sie könnten nämlich nicht allein in Miethverträgen liegen, sondern z. B. auch darin, daß Einem das Eigenthum, einem Anderen die Nutznießung des Schiffes zustehe, oder daß Jemand auf rechtswidrige Weise ein Schiff in Besitz habe und dasselbe in die See sende u. dgl. Es genüge aber für solche Fälle nicht, zu sagen, daß der Ausrüster die Rechte und Pflichten des Rheders habe; der Umstand, daß nach den Beschlüssen der Versammlung der Rheder in vielen Fällen nur beschränkt hafte, mache vielmehr noch andere Bestimmungen erforderlich. Bei dem von der Versammlung in Bezug auf die beschränkte Haftbarkeit angenommenen Systeme scheine nichts anderes übrig zu bleiben, als daß man unterscheide: ob die Verwendung des Schiffes durch den Ausrüster eine befugte war oder nicht; daß man im ersten Falle dem dritten Forderungsberechtigten das Recht einräume, sich an das Schiff zu halten, während der Eigenthümer sich wegen des Ersatzes des ihm hiedurch zugehenden Schadens an dem Ausrüster zu erholen hätte, daß dagegen im zweiten Falle der Dritte für berechtiget erklärt werde, von dem Ausrüster mittelst eines persönlichen Anspruches dasjenige ersetzt zu verlangen, was er gehabt haben würde, wenn er sich an das Schiff hätte halten können. Die den ersten dieser Fälle betreffende Bestimmung sei in der

Anlage A ausdrücklich aufgenommen worden; einer ausdrücklichen Bestimmung für den zweiten Fall bedürfe es aber nicht, da die allgemeinen Rechtssätze über Widerrechtlichkeiten hiefür ausreichend seien. Diese Auffassung habe ihre hinlängliche Begründung in der Erwägung, daß der Eigenthümer, der sich gefallen lasse, daß ein Anderer sein Schiff zur Seefahrt verwende, auch die möglicher Weise hieraus entstehenden Folgen für sein Schiff nicht dürfe abwehren können.

Für die Anlage B wurde bemerkt, sie beruhe im Wesentlichen auf derselben Auffassung wie die Anlage A und habe nur noch eine vollständigere Formulirung dieser Auffassung bezweckt. Ueber die einzelnen Unterscheidungsmomente wird unten das Nöthige folgen.

Nach einer eingehenden Diskussion wurde das Prinzip, auf welchem die Anlage A dem Bisherigen zufolge beruht: nach welchem also Derjenige, der ein Schiff, ohne Eigenthümer desselben zu sein, zur Seefahrt für seine Rechnung verwendet, als Rheder zu betrachten sein soll, wenn er dasselbe selbst führt oder dessen Führung einem unter seinen Befehlen stehenden Schiffer überläßt, — einstimmig von der Versammlung genehmiget und sodann zur Besprechung der Formulirung dieses Prinzipes übergegangen.

Hiebei wurde zuerst anheimgegeben, im ersten Absatze der Anlage A zwischen die Worte: „nicht gehöriges“ einzuschalten „ganz oder theilweise“ (vgl. Anlage B). Die Versammlung ging jedoch über diesen Antrag hinweg, da sie dafür hielt, daß, wenn schon Derjenige, dem das Schiff gar nicht gehöre, in dem unterstellten Falle als Rheder betrachtet werde, kein Zweifel darüber bestehen könne, daß dies auch dann der Fall sei, wenn er einen Theil am Eigenthum habe und dem Begriffe des eigentlichen Rheders um so viel näher komme.

Von einem Mitgliede wurden die Worte: „von ihm eingesetzten“ beanstandet und auf deren Streichung angetragen, weil es dem Obigen zufolge nicht darauf ankomme, ob der Ausrüster den Schiffer eingesetzt habe, sondern darauf, ob derselbe unter dessen Befehlen stehe und als dessen Vertreter anzusehen, oder ob er dem Eigenthümer untergeordnet und dessen Vertreter sei. In dem oben angeführten Falle, in welchem der vom Eigenthümer eingesetzte Schiffer blos deshalb auf dem Schiffe bleibe, weil ihm der Eigenthümer das Vertrauen schenke, daß er das Schiff ordentlich behandle, und weil er durch ihn eine Garantie für die geeignete Behandlung des Schiffes haben wolle, während der Schiffer im Uebrigen den Befehlen des Ausrüsters Folge zu leisten habe, werde also

die Fassung der Anlage A nicht passen. Auf den Einwand, daß in dem Beibehalten des Schiffers und in der Uebertragung der Führung des Schiffes für Rechnung des Ausrüsters auch eine Einsetzung desselben für die Folgezeit liege, wurde entgegnet, es sei zu befürchten, daß der beanstandete Ausdruck nicht in diesem richtigen juristischen sondern in dem engern faktischen Sinne aufgefaßt werden könne, zumal das Wort „überläßt" neben demselben den gleichen Gedanken ausdrücke. Der Hauptgedanke, daß der Schiffer nicht in einem Vertragsverhältnisse zum Eigenthümer, sondern nur zum Ausrüster stehen dürfe, um dem letzteren die rechtliche Stellung des Rhederś zu geben, sei zur Genüge durch das Wort: „überläßt" ausgedrückt. Das Wort: „eingesetzt" passe überdies auch in anderen Fällen nicht, z. B. wenn der Schiffer, der dem Ausrüster zu gehorchen habe, nach dem Wegfallen des von diesem angestellten Kapitains auf der Reise von einem Konsul ꝛc. eingesetzt worden sei. Um den eben besprochenen Bedenken entgegen zu kommen, wurde hierauf beantragt, statt: „von ihm eingesetzten" zu setzen: „von ihm abhängigen" und statt: „überläßt" zu setzen: „anvertraut". Der zuletzt genannte Antrag wurde bei der Abstimmung mit 8 gegen 3 Stimmen angenommen, die Einschaltung der Worte: „von ihm abhängigen" mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt und mit 6 gegen 5 Stimmen die Streichung der Worte: „von ihm eingesetzten" beschlossen.

Der Antrag, nach dem Vorschlage in der Anlage B nach: „im Verhältnisse zu Dritten" die Worte: „insbesondere zum Schiffer", und am Schlusse des ersten Absatzes der Anlage A den Zusatz einzuschalten: „mit allen einem solchen zustehenden Rechten und obliegenden Verbindlichkeiten", fand wenig Unterstützung und wurde deshalb nicht weiter verfolgt. In der Diskussion über diesen Antrag wurde insbesondere hervorgehoben, der Sinn der beanstandeten Einschaltungen sei in der Hauptsache richtig, aber auch insoweit selbstverständlich. Es könne z. B. keinen Zweifel leiden, daß der Ausrüster dem Schiffer, den er selbst angestellt habe, für dessen Ansprüche aufzukommen habe. In der beantragten Allgemeinheit würden diese Einschaltungen aber jedenfalls zu weit führen. Die erste Einschaltung passe z. B. dann nicht, wenn der Ausrüster das Schiff selbst führe, die zweite passe nicht, wenn der Ausrüster sich im Miethvertrage dem Schiffseigenthümer gegenüber verpflichtet habe, den bisherigen Schiffer aus dem bereits mehrfach erwähnten Grunde beizubehalten. Das dem Eigenthümer zustehende Recht, den Schiffer zu entlassen, habe der Ausrüster in einem solchen Falle nicht, er dürfe auch das Schiff nicht verkaufen, es kämen ihm also nicht alle Rechte des Eigenthümers ohne Ausnahme zu.

Im Uebrigen wurde Absatz 1 der Anlage A angenommen.

Zum zweiten Absatze der Anlage A wurde erläuternd bemerkt, der Satz: „welchem gegenüber die Verwendung eine befugte war" solle nicht sagen, daß die gerade in Rede stehende, einzelne Verwendung eine befugte gewesen sein müsse, um die Anwendung des zweiten Absatzes zu rechtfertigen, sondern solle nur so viel bedeuten, daß der Ausrüster überhaupt die Befugniß, das Schiff zur Seefahrt zu benutzen, gehabt haben und gewissermaßen justo titulo in dessen Besitz gelangt sein solle, gleichviel ob die einzelne Handlung seinen Befugnissen entsprochen oder dieselben überschritten habe, ob er z. B. das Schiff in erlaubte, oder, den Bestimmungen des Miethvertrages entgegen, in verbotene Meere sandte.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde jedoch der Inhalt dieses Zwischensatzes beanstandet und hervorgehoben: Wenn diese Bestimmung so, wie sie in Absatz 2 der Anlage A formulirt sei, angenommen werden würde, so müßte sich in der Folge Jedermann, der mit einem Schiffer einen Kontrakt eingehen wolle, darum erkundigen, ob er von dem Eigenthümer oder von einem blosen Ausrüster des Schiffes abhänge, und ob in dem letzten Falle der Ausrüster berechtiget sei, das Schiff in See zu setzen. Und wenn der Dritte diese Erkundigung unterlassen hätte oder ungeachtet möglichster Nachforschungen doch hintergangen und von dem Umstande, daß die Verwendung des Schiffes eine unbefugte gewesen, nicht in Kenntniß gesetzt worden wäre, müßte er sich gefallen lassen, daß der Eigenthümer sein Schiff zurückzöge und ihm nichts als ein persönlicher Anspruch an das vielleicht ganz unzulängliche Vermögen des Ausrüsters übrig bliebe. Eine solche Erkundigungspflicht, deren Uebung noch dazu nicht einmal die nöthige Sicherheit geben könne, weil nur der Umstand entscheiden würde, ob die Verwendung in Wirklichkeit eine befugte war, gleichviel ob der Dritte die erforderliche Aufklärung sich verschaffen konnte, würde für die Seefahrt eine außerordentliche Belästigung nach sich ziehen und deren Sicherheit im höchsten Maße gefährden. Der Schutz der Schifffahrt bedinge deshalb eine Ausnahme von dem strengen Rechte, welches in der Anlage A seinen Ausdruck gefunden habe, und somit eine Aenderung des vorliegenden Vorschlags, um so mehr als selbst dann, wenn der Dritte über alle einschlagenden thatsächlichen Verhältnisse Aufklärung erhalten hätte, immer noch in vielen Fällen die Entscheidung darüber eine höchst schwierige bleibe, ob der Besitzer zur Verwendung des Schiffes als befugt anzusehen sei oder nicht. Dahin gehöre z. B. der Fall, wenn ein Dritter bei der vollständigsten Klarheit der vorliegenden Thatsachen Eigenthümer des Schiffes zu sein behaupte, dessen Eigenthum auch der-

jenige beanspruche, in dessen Besitz sich das Schiff befinde, und wenn diese Ansprüche zur richterlichen Entscheidung gebracht, und endlich zum Nachtheile des dermaligen Inhabers entschieden würden. Demgemäß wurde vorgeschlagen, den Absatz 2 dahin zu ändern, daß der Eigenthümer gegen dritte Schiffsgläubiger sein Eigenthum alsdann nicht geltend machen könne, wenn der Schiffsgläubiger in gutem Glauben war, nämlich nicht wußte, daß die Verwendung des Schiffes eine unbefugte gewesen.

Wenn dieser Antrag angenommen werde, so fuhr man fort, könne es zwar allerdings vorkommen, daß der Eigenthümer einem Schiffsgläubiger weichen müßte, der mit dem Schiffer eines Ausrüsters kontrahirte, welcher das Schiff von einem Seeräuber gemiethet habe, und sein Schiff verliere, ohne im Geringsten zur Verwendung desselben zugestimmt zu haben. Allein gesetzt, Eigenthümer und Schiffsgläubiger befänden sich Beide in gutem Glauben, und man habe demnach zu entscheiden, welcher von Beiden den Zufall tragen solle, so dürfte es schon im Interesse des Seeverkehres gerathener sein, dabei zu bleiben, daß der Eigenthümer den Zufall tragen müsse, zumal es diesem mitunter möglich sein werde, Vorkehrungen zum Schutz seiner Interessen zu treffen. Eine entgegengesetzte Entscheidung dürfte Mißtrauen an die Stelle des allgemeinen Vertrauens herbeiführen, dessen Seeschiffe, die in die entferntesten Meere zu gehen hätten, genießen sollten. Die Fälle dagegen, daß ein Schiff geraubt oder gestohlen und von einem Dritten benutzt, vom Eigenthümer aber verfolgt werden könne, seien so selten, daß die Nachtheile einer durch ihre Berücksichtigung eintretenden Rechtsunsicherheit weit überwiegend im Vergleich zu einer möglichen Benachtheiligung des Eigenthümers erschienen.

Im Laufe der Diskussion über diesen Antrag wurde derselbe deshalb beanstandet, weil er zu tief in die verschiedenen Civilgesetzgebungen eingreifen würde, und wurde von verschiedenen Gesichtspunkten aus erörtert, in welchem Verhältnisse die Bestimmungen des allgemeinen Rechtes über die Zulassung einer Vindikation, insbesondere geraubter oder gestohlener Sachen, und der Rechtssatz: „Hand muß Hand wahren" zu dem Antrage stehen würde.

Außerdem wurde noch hervorgehoben, man würde mit der Annahme des eben erwähnten Amendements einen Schutz für diejenigen Piraten statuiren, welche schlau genug seien, das geraubte Schiff nicht zu behalten oder zu verkaufen, sondern dasselbe nur an einen Ausrüster zu vermiethen. Das Interesse der Sicherheit der Schifffahrt könne keinen Grund abgeben, um solche abnorme Rechtssätze aufzustellen; man dürfe nicht davon ausgehen, daß man um jeden Preis und selbst auf die Gefahr hin, Unrecht

zu Recht zu machen, den Gläubiger vor Benachtheiligung schützen, und die Tragung eines jeden Kasus von ihm abwenden wolle. Dies werde ohnehin nicht möglich sein; auch der Gläubiger müsse den Verlust seines Vermögens, das er der Schifffahrt anvertraue, wagen; das Geld, welches ihm durch das Amendement heute gerettet werde, könne er morgen auf tausendfache Weise anderweitig verlieren. Mindestens in Fällen des Besitzverlustes durch Raub und Diebstahl müsse an den strengen Konsequenzen des Rechts festgehalten werden.

Gegen diese Auffassung und zu Gunsten des Antrages wurde jedoch bemerkt: der Fall, daß Piraten das geraubte Schiff, nachdem sie die Ladung in Sicherheit gebracht, nicht zerlegten oder verbrennten, sondern mit falschen Papieren wieder in See stechen ließen, werde wohl der allerseltenste sein. Sehr praktisch sei dagegen der Fall, daß Jemand im guten Glauben das Schiff als Eigenthümer ausrüste und daß ihm später das Eigenthum abgesprochen werde, in welchem Falle die Billigkeit gewiß zu Gunsten der Schiffsgläubiger spreche. Aber auch das Recht spreche in der Regel für diese. Denn gründe sich ihre Forderung auf ein Delikt, z. B. auf erlittene Uebersegelung, so liege kein Grund vor, weshalb ein gestohlenes Schiff weniger haften solle, als eines das sich im rechtmäßigen Besitz des Ausrüsters befinde; und gründe sich die Forderung auf einen Kontrakt, z. B. Bodmerei- oder Havarie-Darlehen im Nothhafen, so werde dadurch das Schiff dem rechtmäßigen Eigenthümer erhalten, und ihm die Möglichkeit geboten, es vom Diebe zu revindiciren.

Es wurde aber auch noch beantragt, auszudrücken, daß der Gläubiger nicht seine bona fides zu beweisen habe, sondern daß ihm die Kenntniß von der Unbefugtheit der Verwendung des Schiffes nachgewiesen werden müsse, wenn der Eigenthümer ihm gegenüber obsiegen wolle, da der Beweis einer bona fides fast ganz unmöglich sein und somit die Pflicht, diesen Beweis zu erbringen, einer Aufhebung des vorgeschlagenen Satzes beinahe gleichstehen würde.

Schließlich wurden beide Modifikationen des Absatzes 2 mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen und die Beachtung der Anlage B Absatz 2 der Redaktionskommission anheimgegeben.

Hierauf wurde der Absatz 3 der Anlage B der Diskussion unterstellt, und bemerkt: wenn mehrere Ausrüster Erwerb durch die Seefahrt mit fremden Schiffen betrieben, so scheine eine solidarische Haftung auch für die bei einem solchen Geschäftsbetriebe entstehenden Forderungen nicht am Platze zu sein, und die Meinung der Majorität der Betheiligten den Ausschlag geben zu müssen. Man könne z. B. eine Rhederei, die drei

Schiffe eigenthümlich besitze und ein viertes hinzumiethe, wegen dieses vierten Schiffes gewiß nicht anders beurtheilen als wegen der drei eigenen Fahrzeuge. Da man nun zwar wohl vertragsweise die Entscheidung der Majorität anheimgeben, nicht aber die solidarische Haftung ausschließen könne, so scheine die Aufnahme einer ausdrücklichen Bestimmung hierüber unentbehrlich zu sein.

Mehrere Mitglieder hielten jedoch dafür, daß der unterstellte Fall keine große praktische Bedeutung habe, andere waren der Meinung, daß der proponirte dritte Absatz in seiner Allgemeinheit keineswegs richtig sei. Letztere führten namentlich an, eigentlich habe nur das Miteigenthumsverhältniß der Rhederei Anlaß dazu gegeben, daß man die Mitrheder nach Verhältniß ihrer Parten für haftbar erklärt und Majoritätsbeschlüsse für maßgebend erachtet habe. In dem vorliegenden Falle cessire aber das Miteigenthum gänzlich, und sei das Societätsverhältniß entscheidend, es fehle also auch an jedem inneren Grunde für die proponirte Zusatzbestimmung. Dazu komme noch, daß in dem in Absatz 3 entschiedenen Falle wahrscheinlich in der Regel eine Handelsgesellschaft vorliegen werde. Der Inhalt des Absatzes 3 führe überdies zu Wirkungen, die man gewiß nicht genehmigen werde. Bei solchen Vereinigungen mehrerer Personen werde man z. B. gewiß nicht allgemein bestimmen wollen, daß jeder Theilhaber nach Belieben aus der Gesellschaft austreten dürfe, daß die Gesellschaft ungeachtet des Todes eines ihrer Mitglieder fortdaure u. dgl.

Der Absatz 3 der Anlage B wurde hienach bei der Abstimmung mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Anlage A.

Antrag.

Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff für seine Rechnung zur Seefahrt verwendet, sei es, daß er die Führung desselben selbst übernimmt, oder einem von ihm eingesetzten Schiffer überläßt, wird im Verhältniß zu Dritten als Rheder angesehen.

Der Eigenthümer, welchem gegenüber die Verwendung eine befugte war, kann gegen Dritte, welche aus derselben Ansprüche als Schiffsgläubiger herleiten, sein Eigenthum nicht geltend machen.

Anlage B.

Antrag.

Wer ein ihm nicht ganz oder theilweise gehöriges Schiff für seine Rechnung zur Seefahrt verwendet, und entweder die Führung desselben selbst übernimmt oder einem von ihm eingesetzten Schiffer anvertraut, wird im Verhältniß zu Dritten, insbesondere zum Schiffer, als Rheder angesehen, mit allen einem solchen zustehenden Rechten und obliegenden Verbindlichkeiten.

Dem Eigenthümer gegenüber, dessen Schiff in befugter Weise zur Seefahrt verwendet wurde, haftet das Schiff (und die Fracht) Dritten, welche aus dieser Verwendung Ansprüche als Schiffsgläubiger herleiten, in gleicher Weise wie einem Rheder.

Betreiben mehrere Personen gemeinschaftlich mit dem nämlichen Schiffe die Seefahrt auf die angegebene Weise, so kommen für ihr Verhältniß zu Dritten und unter einander die für Mitrheder gegebenen Bestimmungen gleichfalls zur Anwendung.

CXCIX. Sitzung.

Hamburg, am 9. Juni 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule ging die Versammlung heute zur Berathung der Formulirung über, welche der Herr Referent, dem Vorbehalte auf Seite 1483 der Protokolle entsprechend, in Betreff der Schiffsregister inzwischen eingebracht hatte.

Diese Formulirung ist in der Anlage A und der Antrag eines anderen Mitgliedes über denselben Punkt in der Anlage B beigedruckt.

Zur Motivirung der Anlage A wurde zunächst geltend gemacht: Schon bei der ersten Berathung über Einführung von Schiffsregistern habe sich mit großem Gewichte die Meinung geltend gemacht, daß man den Abschnitt über die Schiffsregister jedenfalls frei von allen Bestimmungen über die Voraussetzungen der Nationalität halten müsse, weil dieselbe mit verschiedenen politischen Institutionen in engem Zusammenhange stehe. Deshalb und da sich in Wirklichkeit keine zutreffenden Bestimmungen ermitteln ließen, welche für alle deutschen Staaten sich gleichmäßig empföhlen, sei in der Anlage A von allen Vorschriften über die Voraussetzungen, unter welchen ein Schiff als ein nationales anzuerkennen sei, abgesehen, und die Regelung dieser Frage den Landesgesetzen überlassen worden. Die Anlage A liefere jedoch den Beweis, daß es dessenungeachtet möglich sei, den Schiffsregistern eine für das Privatseerecht erhebliche Bedeutung zu geben; denn sie enthalte eine Reihe von Bestimmungen, in welchen dem Schiffsregister, obschon es hauptsächlich vom Standpunkte des öffentlichen Rechtes aus aufgefaßt sei, gleichwohl in privatrechtlicher Beziehung ein nicht ungerechtfertigter Einfluß eingeräumt sei. Diese Bestimmungen seien von nicht geringem Werth, und große Vortheile würden sich durch dieselben erreichen lassen. Diese beständen darin, daß es in hohem Grade wünschenswerth sei, wenn fortan in allen deutschen Seestaaten ein gleichmäßiges Organ bestehe, durch welches man erfahren könne, ob einem Schiffe nach den in dem einzelnen Lande geltenden Normen die Nationalität zukomme, und welches zugleich die Grundlage für die Schiffspapiere bilde, sowie daß die nämliche Einrichtung bezüglich dieser Schiffspapiere in allen

deutschen Staaten getroffen werde. Hiefür sei ohne Zweifel das Schiffsregister das rechte Mittel, und besonders in diesem Sinne in der Anlage A organisirt.

Schon im Mittelalter habe sich das Bedürfniß gezeigt, für die Schiffe Legitimationspapiere auszustellen, damit dieselben im Stande seien nachzuweisen, welcher Nation sie angehörten, daß sie von ihr als nationale anerkannt, auf rechtmäßige Weise erworben worden u. dgl. Solche Papiere seien in Krieg und Frieden unentbehrlich; im Kriege sei die Sicherheit der Schiffe, im Frieden die Theilnahme an den traktatmäßigen Vortheilen durch dieselben bedingt. Um die verschiedenen Momente, welche hiebei in Frage kämen, nachweisen zu können, seien in der Regel mehrere Papiere nothwendig, von denen gewöhnlich wenigstens eines als das Hauptlegitimationsdokument eine unter öffentlicher Autorität ausgestellte, zur Lieferung eines vollständigen Beweises geschickte Urkunde sei. Dieses Hauptpapier sei in verschiedenen Staaten verschieden; in Preußen bilde z. B. der Beilbrief, dem man dort eine besondere, anderswo nicht gebräuchliche, Einrichtung gegeben habe, in anderen Staaten der zur Erreichung des beabsichtigten Zwecks eigenthümlich eingerichtete Seepaß (Seebrief) dieses Hauptpapier. Dadurch aber, daß ein Schiff, um nach jeder Richtung hin legitimirt zu sein, mehrerer Papiere bedurft habe, oder die Haupturkunde über Umstände sich verbreiten müsse, welche ihrem ursprünglichen Begriffe fremd seien, wären nicht selten Verwirrungen entstanden, welche in manchen Staaten zur Einführung der Schiffsregister Anlaß gegeben hätten, z. B. in England, Frankreich und Holland. Auf Grund dieser Schiffsregister werde eine einzige Urkunde über alle relevanten Umstände ausgefertiget, und hiedurch in der Regel das Bedürfniß, noch andere Haupt- oder Stammpapiere, als Beilbrief, Eigenthumscertifikat, Seepaß u. dgl. zu haben, beseitiget. Für die deutschen Seestaaten sei es nun gewiß sehr vortheilhaft, wenn diese Einrichtung angenommen und ein ähnliches Schiffspapier eingeführt würde, das in allen Staaten über dieselben Umstände Auskunft zu geben und in der Regel jene anderen Papiere zu ersetzen im Stande sei. Wenn aber das Schiffsregister auch im deutschen Seerechte die Grundlage des Hauptschiffspapiers bilden und sohin gewissermaßen wie ein fortlaufends Protokoll das Organ sein solle, durch welches man zu jeder Zeit erfahren könne, wer der Eigenthümer eines jeden Schiffes und ob es ein nationales sei, wenn der Auszug aus demselben über diese Umstände Beweis zu machen im Stande sein solle, so müsse man bestimmen, wie in der Anlage A geschehen, daß kein Schiff eingetragen werden dürfe, bevor die Frage, wem das Eigenthum daran zustehe und ob dasselbe Anspruch

auf Anerkennung als nationales Schiff habe, einer ausreichenden Prüfung unterworfen worden sei. Wie bereits angedeutet, könne die Feststellung der Voraussetzungen, unter welchen dieser Anspruch für begründet erachtet werden müßte, recht wohl den Partikulargesetzgebungen überlassen bleiben, wenn auch in anderen Legislationen die Feststellung dieser Voraussetzungen mit den Bestimmungen über das Schiffsregister verbunden worden sei. Inwieweit sodann die Entscheidung, daß das Eigenthum am Schiffe dem betreffenden Prätendenten desselben wirklich zustehe, Wirkung haben solle, ob blos in soweit, als die Eigenthumsfrage für das öffentliche Recht Interesse habe, wie dies z. B. in Hamburg bei der Beschwörung des Eigenthums vor Ausstellung der Seepässe der Fall sei, oder ob auch für privatrechtliche Beziehungen, könne vorerst noch vorbehalten bleiben, ebenso wie die Entscheidung darüber, ob das Schiffsregister auch noch in anderen privatrechtlichen Beziehungen, wie z. B. rücksichtlich der Pfandbestellung an Schiffen, eine Bedeutung beigelegt erhalten solle. Uebersehen dürfe jedoch nicht werden, daß das Schiffsregister, sowie es einerseits in statistischer Beziehung unschätzbare Vortheile gewähre, andererseits sich vorzugsweise dazu eigne, privatrechtliche Institutionen an dasselbe anzulehnen und nach ihm zu regeln.

Zu Gunsten der Anlage B wurde insbesondere hervorgehoben: Dieser Antrag bezwecke im Wesentlichen eine größere Verdeutlichung des Antrags in Anlage A, deren Nothwendigkeit sich zum Theil schon aus dem obigen Vortrage selbst ergebe. Die Führung der Flagge bezwecke nämlich anzudeuten, welchem Lande das Schiff angehöre; das sei aber in Art. 386 der Anlage A nicht ausgedrückt. Sodann erscheine im Art. 387 dieser Anlage der Ausdruck: „der Hafen, von welchem aus die Schiffe die Seefahrt betreiben“ nicht der richtige; es komme hier vielmehr darauf an, wo der Eigenthümer oder wo die Rhederei ihr Domicil habe, denn dort gehöre das Schiff eigentlich zu Hause, auch dann, wenn dasselbe zur regelmäßigen Fahrt zwischen anderen Häfen verwendet werde, wie das zuweilen vorkomme. Endlich fehle es in Anlage A an jeder Anordnung, daß, um mit einem Schiffe unter seiner Flagge in See gehen zu dürfen, der Schiffer auch mit den nöthigen Ausweisen versehen sein müsse. Auf diese einzelnen Punkte solle der Art. 386 der Anlage B, dessen bessere Redaktion vorbehalten bleibe, hinweisen.

Ein Mitglied aber sprach sich gegen beide Anträge aus und führte an: Da die Führung der Schiffsregister unzweifelhaft vorwiegend eine administrative Angelegenheit sei, und überall, wo Schiffsregister beständen,

hauptsächlich die Feststellung der Nationalität bezwecke, da man ferner sich dafür entschieden habe, auf die Hauptsache, nämlich die Normirung der Vorbedingungen für die Nationalität, nicht einzugehen, so fehle es auch an jedem genügenden Grunde dafür, daß man auf eine Regelung des Annexum eingehe, und sei es am gerathensten, von Aufnahme von Vorschriften über die Schiffsregister gänzlich abzusehen.

Nach kurzer Erörterung der Gründe für und wider wurde jedoch mit allen gegen eine Stimme das Prinzip der Anlage A genehmigt und auf die spezielle Berathung derselben einzugehen beschlossen. Zum

Art. 386

der Anlage A wurde beantragt, an Stelle der Worte: „das Recht eines Schiffes, die Flagge zu führen" zu setzen: „die Nationalität eines Schiffes und das daran geknüpfte Recht zur Führung der Nationalflagge".

Gegen diesen Antrag wurde jedoch eingewendet, es bedürfe einer ausdrücklichen Erwähnung der Nationalität nicht, weil schon der Ausdruck „die Flagge zu führen" zur Genüge ausdrücke, daß es sich auch um die Erfordernisse der Nationalität der Schiffe handle, denn ohne Anerkennung der Nationalität sei das Recht, die Flagge zu führen, nicht denkbar. Von mehreren Seiten wurde indessen anheimgegeben, zu erwägen, ob der Ausdruck: „die Flagge zu führen" nicht doch zu unbestimmt und ob nicht besser zu setzen sei: „die Nationalflagge" oder „die Staatsflagge" oder „die Landesflagge".

Gegen den Antrag, nach dem Vorgange in der Anlage B zu bestimmen, daß die Nationalität eines Schiffes und das Recht, die Landesflagge zu führen, am Domicil seiner Eigenthümer durch Eintragung in das Schiffsregister festzustellen sei, wurde hervorgehoben, auch die Entscheidung, welche in diesem Antrage empfohlen werde, müsse man den Landesgesetzen überlassen, zumal dieselbe erhebliche Bedenken gegen sich habe. Wenn mehrere Rheder bei dem Schiffe betheiliget seien, die an verschiedenen Orten ihren Wohnsitz hätten, und die vielleicht überdies noch alle oder doch zum Theile im Innern des Landes wohnten, sei die proponirte Bestimmung unausführbar, auch abgesehen davon, daß sie zu großen Verwickelungen führen würde, wenn z. B. einer oder der andere der Miteigenthümer im Auslande wohnen sollte, obschon er vielleicht ohne Zweifel noch immer ein Landesangehöriger sei.

Schließlich wurde Art. 386 nach Maßgabe der Anlage A, jedoch mit

der Modifikation angenommen, daß statt: „Flagge" „Landesflagge" zu setzen sei. Zum

Art. 387

wurde vor Allem statt: „die Flagge des Staates" gleichfalls „die Landesflagge" zu setzen beschlossen.

Hierauf wurde von dem Herrn Referenten anheimgegeben, statt: „in jedem Hafen" „für jeden Hafen" zu setzen, da es viele kleine Häfen gebe, in denen nicht immer eine Behörde zur Führung von Schiffsregistern bestellt werden könne, und es vielmehr genüge, wenn in jedem größeren Hafen eine Behörde mit der Führung der Schiffsregister beauftragt werde; diese könne dann recht wohl für die kleineren Häfen besondere Register anlegen und führen.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde aber beantragt, die Worte: „in jedem Hafen" ganz wegfallen zu lassen und ebenso die Bestimmung zu streichen, daß in Ermangelung anderweitiger Bestimmungen der Landesgesetze das Handelsgericht zur Führung der Schiffsregister berufen sei. Es wurde nämlich geltend gemacht: die Bestimmungen des Art. 387 Anlage A würden den Fortbestand der Einrichtungen mancher Staaten unmöglich machen, und eine Aenderung derselben bedingen, zu welcher keine ausreichenden Gründe vorlägen, da es sich doch einmal in der Hauptsache hier nur darum handle, zu bestimmen, daß Schiffsregister geführt werden sollten, und selbst nach der Absicht der Anlage A alles Detail der Einrichtung dieser Register der Landesgesetzgebung anheimgegeben werden solle. Neben dem Art. 387 würden z. B. die bis jetzt in Oesterreich geltenden Einrichtungen nicht fortbestehen können, obgleich ohne Zweifel auch diese Einrichtungen dazu geeignet seien, die Absicht zu verwirklichen, welche die Versammlung bei Einführung der Register habe. In Oesterreich werde zwischen der kleinen Kabotage, (den auf das adriatische Meer beschränkten Fahrten), der großen Kabotage (den Fahrten auf dem mittelländischen, schwarzen Meere, überhaupt auf allen östlich von Gibraltar liegenden Gewässern) und der weiten Seefahrt (allen über Gibraltar hinausgehenden Fahrten) unterschieden. Nur für die zur kleinen Kabotage bestimmten Fahrzeuge werde in jedem einzelnen Hafen ein Schiffsregister geführt, für die zur großen Kabotage und zur weiten Seefahrt bestimmten Schiffe werde das Hauptregister bei einer administrativen Behörde, nämlich der Centralseebehörde, in Triest geführt, die einzelnen Häfen hätten über diese Schiffe nur sekundäre Matrikeln; diese Einrichtung werde man in Oesterreich aufzugeben Bedenken tragen. Die ausdrückliche Erwähnung des Handelsgerichtes scheine aber auch aus inneren Gründen nicht angemessen zu sein.

Abgesehen davon, daß das Schiffsregister mehr dem öffentlichen Rechte und weniger dem Privatrechte, sonach auch nicht dem eigentlichen Berufskreise der Handelsgerichte angehöre, so seien letztere ohnehin schon sehr beschäftigt und sei es namentlich bedenklich, denselben noch mehr, rein formale Dienstleistungen aufzubürden. Bedenklich würde dies besonders bei denjenigen Handelsgerichten sein, welche ihrer Organisation nach nur mit wenigen Juristen und überwiegend mit Kaufleuten besetzt seien, und bei denen die Führung der Schiffsregister voraussichtlich den Ersteren zukommen würde. Auch in Frankreich, England und Amerika würden die Schiffsregister nicht bei den Gerichten geführt.

Deshalb und da von einer Seite hervorgehoben wurde, es scheine sich zu empfehlen, wenn der Satz, daß überhaupt Schiffsregister geführt werden müßten, in den Vordergrund gestellt werde, proponirte ein Mitglied, den Art. 387 ungefähr in folgendem Sinne zu fassen: „Für alle Schiffe, welche unter der Landesflagge fahren sollen, muß ein Schiffsregister geführt werden. Die Behörde, bei welcher das Schiffsregister zu führen ist, bestimmen die Landesgesetze".

Dieser Antrag wurde schließlich mit 10 gegen 1 Stimme zum Beschlusse erhoben, obschon dagegen angeführt worden war, die jetzige Fassung des Artikels präjudizire keiner Einrichtung eines Landes, weil die Dispositionen der Landesgesetzgebung ausdrücklich vorbehalten seien, sie gewähre dagegen den Vortheil, daß sie eine Vorschrift enthalte, welche erforderlichen Falls ohne besondere Legislation in Anwendung gebracht werden könnte, die Verweisung der Schiffsregister an die Handelsgerichte aber scheine sich deshalb zu empfehlen, weil bei der Führung derselben nicht selten juristische Kenntnisse erforderlich sein würden. Bei Berathung des

Art. 388

und zwar des Absatzes 1 wurde die Streichung der Worte: „wenn die Seetüchtigkeit des Schiffes ermittelt und" beantragt, und hervorgehoben: Es genüge nicht, daß man die Frage offen lasse, ob die das Register führenden Behörden die Prüfung der Seetüchtigkeit vorzunehmen hätten oder wer sonst, es müsse vielmehr von der Anordnung einer solchen Prüfung gänzlich Umgang genommen werden. Höchstens bei neugebauten Schiffen könne von einer einigermaßen zuverlässigen Herstellung der Seetüchtigkeit die Rede sein; bei älteren Schiffen sei dieselbe überhaupt nicht leicht zu ermitteln, und jedenfalls dann nicht, wenn man nicht wenigstens zum Theile die Verschalung abreißen und die Rippen bloslegen würde. Die vorgeschlagene Bestimmung sei also z. B. in allen denjenigen Fällen sehr bedenklich, weil unausführbar, in welchen ältere Schiffe auswärts ge-

kauft und nunmehr als nationale in das Schiffsregister eingetragen werden sollten. Der Begriff der Seefähigkeit sei übrigens noch dazu höchst relativ; ein Schiff könne seetüchtig sein für kleinere Reisen, aber nicht tüchtig für größere Reisen. Bei der Eintragung eines Schiffes in das Register könne aber auf der einen Seite nicht immer angegeben werden, zu welchen Reisen dasselbe verwendet werden solle, und auf der anderen Seite könne man auch nicht auf einem Nachweise absoluter Seefähigkeit bestehen und dadurch die Verwendung älterer Schiffe zu kleinen Reisen verhindern. Die Prüfung der Seetüchtigkeit eines Schiffes bei Gelegenheit der Eintragung desselben in das Schiffsregister habe auch kein praktisches Interesse, denn wozu solle es nützen, wenn man wisse, daß bei der vor vielleicht langer Zeit erfolgten Eintragung das Schiff ein vollkommen seetüchtiges gewesen sei, da es von der ersten, wenn auch noch so kurzen Reise vollkommen seeuntüchtig zurückkommen könne. Soweit nöthig, werde eine Kontrole der Seetüchtigkeit der Schiffe bei neuen Fahrzeugen durch den Beilbrief und, da kaum ein Schiff auslaufe, ohne assekurirt zu sein, bei neuen und älteren durch die Assekuradeure geboten, welche Letzteren schon in ihrem eigenen Interesse die Seetüchtigkeit untersuchen, und nach Klassen feststellen ließen. Die Erfahrung habe bereits bewährt, daß diese Auffassung die richtige sei; in Rußland sei z. B. kürzlich die Vorschrift, daß von der hierzu bestimmten Behörde die Seetüchtigkeit des Schiffes geprüft werden müsse, aufgehoben worden, da sie sich nicht als praktisch bewährt habe. Auch würde man leicht, wenn die Seetüchtigkeit abseiten des Staats geprüft und vorhanden erachtet werde, folgern wollen, daß dieser auch die Garantie dafür übernehme. Der Sitz dieser Vorschrift, welche von neueren Rechten nur noch das spanische Recht adoptirt habe, finde sich in der französischen Deklaration von 1779, nachdem im Jahre vorher der Krieg mit England ausgebrochen sei. Die Ordonnance enthalte sie nicht. In Frankreich habe diese Vorschrift zu mehreren Prozessen geführt. Die Prüfung der Seetüchtigkeit habe höchstens dann einigen Nutzen, wenn sie nicht blos einmal bei der Eintragung des Schiffes in das Register, sondern, wie in Frankreich, vor jeder einzelnen Reise vorgenommen werde.

Mit Rücksicht auf diese Erwägungen wurde schließlich der obenerwähnte Antrag auf Streichung der Worte: „die Seetüchtigkeit des Schiffes ermittelt und“ ohne Widerspruch zum Beschlusse erhoben.

Ein Mitglied, welches von der Ansicht ausging, daß es sich hier vorzugsweise um Festsetzung von unterscheidenden Merkmalen eines Schiffes handle, um dessen Identität herzustellen, beantragte hierauf, zu bestimmen,

daß vor der Eintragung des Schiffes in das Register eine Messung desselben vorgenommen und der Meßbrief vorgelegt werden müsse. Wo ein Register bestehe, werde in der That vor der Eintragung die Messung als Erforderniß aufgestellt. Dieser Antrag wurde jedoch nach stattgehabter Debatte mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, und somit Absatz 1 des Art. 388 mit der bereits erwähnten Modifikation angenommen. In der Debatte über den letzterwähnten Antrag war von mehreren Mitgliedern hervorgehoben worden, die beantragte Vorschrift setze einestheils besondere Bestimmungen über die Vermessung der Schiffe und die Ausfertigung der Meßbriefe voraus, und würde anderntheils statt der Sicherheit, welche sie bezwecke, eine große Unsicherheit im Gefolge haben, weil die Meßmethoden zu verschieden seien und noch keine einzige bekannt sei, welche sich einer allgemeinen Anerkennung als der richtigsten erfreue. So lange keine allgemeine Meßmethode vorgeschrieben und durchgeführt werden könne, sei zu befürchten, daß die Angabe von Meßresultaten dann, wenn eine neue Berechnung nach einer anderen Methode zu anderen Resultaten führe, nur zu Zweifeln an der Identität des Schiffes und zu Verwickelungen Anlaß geben würde, die namentlich im Kriege höchst gefährlich seien.

Zum zweiten Absatze wurde bemerkt, daß es nicht genüge, wenn das Schiff in das Register eingetragen sei, sondern auch auf vorheriger Ausfertigung des Auszugs aus dem Register bestanden werden müsse, bevor man einem Schiffe das Recht, die Landesflagge zu führen, zugestehen könne. Es wurde deshalb beantragt, in diesem Sinne den Absatz 2 zu ergänzen. Dieser Antrag wurde jedoch mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

In gleicher Weise wurde mit 6 gegen 5 Stimmen ein Antrag abgelehnt, welcher dahin ging, statt: „durch eine Urkunde des Konsularbeamten" zu setzen: „durch eine andere Urkunde". Dieser Antrag war durch die Erwägung veranlaßt worden, daß ein Schiff möglicher Weise in einem Hafen verkauft werden könne, in welchem sich kein Konsul des betreffenden Landes befinde. Für solche Fälle solle man die Landesgesetzgebung nicht hindern, zu bestimmen, daß auch die Urkunde eines fremden Konsuls oder der Ortsobrigkeit zur Heimreise genüge, zumal unter Umständen auch die Versendung der Schiffspapiere und der Erwerbsurkunde an den nächsten Konsul mit Schwierigkeiten und Zeitaufwand u. dgl. verbunden sein könne.

Dagegen beschloß man einstimmig, statt: „durch eine Urkunde des Konsularbeamten" zu setzen: „durch eine Konsulatsurkunde", um der Frage nicht zu präjudiziren, welche Personen zur Ausstellung solcher Urkunden befugt sein sollten.

Einem Antrage, statt: „vorläufig" zu setzen: „für die Heimreise" wurde keine Folge gegeben, nachdem bemerkt worden war, es könne möglicher Weise ein Interesse dafür bestehen, daß die Dauer der Gültigkeit der in Rede stehenden provisorischen Schiffspapiere nach einer gewissen Zeitfrist bemessen werde, damit den Schiffen die Möglichkeit nicht genommen werde, auf der Heimreise Erwerb zu machen und zu diesem Behufe vielleicht einen oder den anderen, strenge genommen nicht auf der Route des Schiffes liegenden, Hafen anzulaufen u. dgl.

Bei Diskussion des

Art. 389

wurde zu Ziffer 1 das Bedenken erhoben, man könne dieselbe möglicher Weise dahin auffassen, daß förmliche Flaggennummern eingeführt werden sollten. Da solche Flaggennummern aber für eine allgemeine Einführung sich nicht zu empfehlen schienen, sondern zu mancherlei Verwirrungen Veranlassung gäben, z. B. wenn die Flaggennummer eines für verloren gehaltenen Schiffes einem anderen Schiffe verliehen worden sei, und das Erstere später zurückkomme, so daß dann zwei Schiffe unter derselben Nummer existirten, da es sich hier vielmehr nur darum handle, zu sagen, daß die Schiffe im Register unter fortlaufenden Nummern eingetragen werden sollten, um das Nachschlagen zu erleichtern, so scheine es angemessen, die Nummer 1 zu streichen und am Schlusse des Artikels in einem Zusatze zu sagen, daß die Einträge im Schiffsregister mit fortlaufenden Nummern versehen werden müßten.

Diesem Antrage trat die Versammlung nach stattgehabter Diskussion einstimmig bei.

Zu Ziffer 2 wurden Zweifel darüber erhoben, ob der Ausdruck: „Gattung" richtig sei. Mehrere Mitglieder hielten dafür, um dasjenige auszudrücken, um was es sich hier handle, daß nämlich im Schiffsregister gesagt werden solle, ob das Schiff eine Brigg oder Bark oder was sonst sei, scheine es am angemessensten, wenn statt: „Gattung" „Bauart" gesetzt würde.

Andere Mitglieder waren jedoch der Meinung, daß unter der Angabe der „Bauart" die Angabe verstanden werden würde, ob das Schiff von diesem oder jenem Holze, ob es auf Klink ꝛc. gebauet sei. Es wurde deshalb mit 6 gegen 5 Stimmen der Antrag: „Bauart" zu setzen abgelehnt und hierauf einstimmig beschlossen, zwar den Ausdruck: „Gattung" beizubehalten, zu dessen Erklärung aber in Parenthese die Worte: „Brigg, Bark ꝛc." beizufügen.

Anlage A.

Antrag.

Art. 386.

Die Erfordernisse, von welchen das Recht eines Schiffes, die Flagge zu führen, abhängig sind, werden durch die Landesgesetze bestimmt.

Art. 387.

In jedem Hafen ist bei dem Handelsgericht oder einer anderen gesetzlich dazu bestimmten Behörde ein Schiffsregister für alle Schiffe zu halten, welche von dort aus mit dem Rechte, die Flagge des Staates zu führen, die Seefahrt betreiben.

Art. 388.

Die Eintragung in das Schiffsregister darf erst geschehen, wenn die Seetüchtigkeit des Schiffes ermittelt und das Recht, die Flagge des Staates zu führen, nachgewiesen ist.

Vor der Eintragung in das Schiffsregister kann das Recht, die Flagge des Staates zu führen, nicht ausgeübt werden.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten zu bestimmen, ob und unter welchen Maßgaben in dem Falle, in welchem ein Schiff aus dem Auslande erworben wird, die Eintragung in das Schiffsregister behufs Ausübung des Rechtes, die Flagge des Staates zu führen, vorläufig durch eine Urkunde des Konsularbeamten ersetzt werden kann.

Art. 389.

Die Eintragung in das Schiffsregister muß enthalten:

1. Die Nummer, unter welcher das Schiff in das Schiffsregister eingetragen wird;
2. den Namen und die Gattung des Schiffes;
3. die Größe oder Tragfähigkeit desselben;
4. die Zeit und den Ort der Erbauung desselben;
5. den Namen und Stand des Eigenthümers oder, wenn mehrere Personen Eigenthümer des Schiffes sind, den Namen und Stand aller Eigenthümer, unter Angabe ihrer Antheile. Ist eine Handelsgesellschaft Eigenthümerin des Schiffes, so ist ihre Firma und der Ort ihrer Niederlassung einzutragen;
6. die Angabe, welchem Staate der Eigenthümer oder die Eigenthümer angehören.

Art. 390.

Ueber die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird eine mit dem Wortinhalt desselben übereinstimmende Urkunde (Certifikat) ausgefertigt.

Treten in Bezug auf die in dem vorhergehenden Artikel bezeichneten Verhältnisse später Veränderungen ein, so müssen dieselben in dem Schiffsregister und auf dem Certifikat, sofern nicht ein neues ertheilt wird, vermerkt werden.

Im Falle das Schiff untergeht, oder das Recht die Flagge des Staates zu führen verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen.

Die Behörde, von welcher das Register geführt wird, hat die Betheiligten von Amtswegen durch Ordnungsstrafen zur Anzeige der Thatsachen anzuhalten, wegen deren eine Eintragung oder eine Löschung im Schiffsregister erfolgen muß.

Art. 391.

Ein Vertrag, durch welchen das Eigenthum eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes oder ein Antheil an demselben übertragen werden soll, muß schriftlich errichtet werden, um rechtsgültig zu sein.

Zum Erwerbe des Eigenthums ist die Uebergabe nicht erforderlich.

Art. 392.

Die Verpfändung eines Schiffes oder eines Antheils am Schiff kann rechtsgültig nur durch schriftlichen Vertrag und Eintragung des Pfandrechts in dem Schiffsregister bewirkt werden.

Die Eintragung muß enthalten:

1. den Namen des Gläubigers;
2. die Forderung, für welche das Pfand bestellt ist;
3. die Bezugnahme auf die Verpfändungsurkunde, unter Bezeichnung des Orts und des Datums der Ausstellung derselben.

Das Pfandrecht erlischt:

1. durch Erlöschen der Forderung, für welche es bestellt ist;
2. durch den Verkauf des Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung;
3. durch den von dem Schiffer im Nothfalle rechtsgültig bewirkten Verkauf.

Das Pfandrecht wird in dem Schiffsregister gelöscht, sobald sein Erlöschen nachgewiesen ist.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten zu bestimmen, daß die Verpfändung eines Schiffes überhaupt nicht zulässig sei.

Es wird die Erwägung anheimgestellt, ob noch folgender Artikel sich empfiehlt:

Art. 393.

Der Uebergang des Eigenthums eines Schiffes oder eines Antheils am Schiff hat dritten Personen gegenüber keine rechtliche Wirkung, so lange derselbe nicht ins Schiffsregister eingetragen ist;

eventuell:

Eine freiwillige Veräußerung eines Schiffes oder eines Antheils am Schiff hat dritten Personen gegenüber keine rechtliche Wirkung, so lange dieselbe nicht ins Schiffsregister eingetragen ist.

Der Art. 391 des Entwurfes würde als zweiter Artikel, Art. 385 b, gleich nach Art. 385 folgen.

Art. 394 = Art. 392 des Entwurfes.

Anlage B.

Antrag.

Art. 386.

Die Nationalität eines Schiffes und das daran geknüpfte Recht zur Führung der Nationalflagge wird durch Eintragung in das Schiffsregister am Domicil seiner Eigenthümer festgestellt.

Die Erfordernisse zur Erlangung der Einregistrirung bestimmen die Landesgesetze, welche auch die mit Führung der Schiffsregister zu betrauende Behörde bezeichnen.

Vor geschehener Einregistrirung und erlangtem Besitz der vorschriftmäßigen Schiffspapiere darf das Recht zur Führung der Nationalflagge nicht geübt werden.

Die Landesgesetze werden bestimmen, ob und in welchen Fällen der Besitz der vorschriftmäßigen Schiffspapiere interimistisch durch die Urkunde eines Konsularbeamten im Auslande ersetzt werden darf oder muß.

CC. Sitzung.

Hamburg, am 11. Juni 1858.

In heutiger Sitzung wurde unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule in der Diskussion der Anlage A des vorigen Protokolles fortgefahren und zu

Art. 389

Ziffer 3 zunächst beantragt, statt: „Größe oder Tragfähigkeit" zu setzen: „Größe und Tragfähigkeit", und hiezu bemerkt, Beides sei nicht identisch; die Größe werde durch das Maß des Schiffes nach Länge, Breite und Tiefe, die Tragfähigkeit auch durch andere Verhältnisse, die Gestalt u. dgl. bedingt; Größe und Tragfähigkeit seien aber beide für die Bestimmung der Identität eines Schiffes von Wichtigkeit und müßten deshalb auch in das Schiffsregister eingetragen werden.

Diesem Antrage traten mehrere Mitglieder bei, indem dieselben dafür hielten, daß man, um sicher zu gehen, allerdings möglichst genaue Anhaltspunkte für die Erkennung der Identität eines Schiffes aufstellen, und in das Schiffsregister sowie in den Auszug aus demselben, als in das Haupt-Schiffspapier, eintragen müsse. Aber selbst unter den Mitgliedern, welche sich in diesem Sinne aussprachen, bestand darüber, wie diese Anhaltspunkte festzusetzen seien, eine große Meinungsverschiedenheit. Ferner ward darauf hingewiesen, daß man unter Tragfähigkeit zwar gewöhnlich das Gewichtsquantum zu verstehen pflege, welches in ein Schiff, ohne es zu gefährden, verladen werden könne, daß aber, namentlich für leichte Waaren, ein zweites Verhältniß, nämlich dasjenige des kubischen Inhaltes (Ladefähigkeit), in Bezug auf die Frage, welches Volumen der Schiffsraum aufnehmen könne, gleichfalls in Betracht komme. Mit Rücksicht auf die Mehrdeutigkeit des Ausdrucks: „Tragfähigkeit" wurde nun geltend gemacht, daß man denselben jedenfalls nicht ohne einen erläuternden Zusatz aufnehmen dürfe, und deshalb von Seiten mehrerer Herren Abgeordneten, welche dafür hielten, daß dieser Ausdruck in dem zuerst erwähnten Sinne anzuwenden sei, beantragt zu setzen:

a. „Die Größe und die darnach berechnete Tragfähigkeit desselben nach „Lasten oder Tonnenzahl."

Zur Motivirung dieses Antrages wurde bemerkt: Die Größe der Schiffe werde in der Regel in der Weise bezeichnet, daß man neben den Maßverhältnissen der Länge, Breite und Tiefe, oder wohl auch ohne deren Erwähnung, die Lasten- oder Tonnenzahl angebe, welche das Schiff zu tragen im Stande sei. Dies Verfahren bestehe so allgemein, daß fast jeder einigermaßen erfahrene Kapitain im Stande sei, schon nach dem blosen Ansehen eines Schiffes dessen ungefähren Lastengehalt anzugeben. Es sei gewiß nothwendig und nützlich, ein so allgemein angewendetes Unterscheidungsmerkmal der Schiffe als Kennzeichen ihrer Identität auch in das Schiffsregister und das Haupt-Schiffspapier einzutragen. Wie bereits bemerkt, handle es sich hiebei nicht um eine mit mathematischer Genauigkeit ermittelte Angabe darüber, was ein Schiff an Lasten zu tragen fähig sei, sondern nur um eine annähernd richtige Angabe des Lastengehaltes. Für die Ermittelung desselben seien wohl in allen Häfen bestimmte Formeln festgesetzt, denen zunächst die Maße des Schiffes nach Länge, Breite und Tiefe, zu Grunde gelegt würden. Ferner werde, um nicht blos die kubische Ladefähigkeit, sondern auch die Tragfähigkeit nach Gewicht zu treffen, bei diesen Formeln auf die Form und Konstruktion des Schiffes Rücksicht genommen. Da es sich dem Bisherigen zufolge nur um berechnete und annähernde Zahlenverhältnisse handle, so seien auch die Bedenken nicht begründet, welche man deshalb erhoben habe, weil es keine Formel gebe, welche zu einem untrüglichen Resultate führe. Diese Bedenken seien vielmehr nur dann von Bedeutung, wenn es sich um die Bezeichnung der Tragfähigkeit mit vollkommener Genauigkeit handeln würde. Denn nur in dem zuletzt genannten Falle könnten z. B. daraus nachtheilige Folgen entstehen, daß in anderen Häfen und nach anderen Formeln nachgemessen und nachgerechnet würde, um zu ermitteln, ob das in Frage stehende Schiff identisch mit dem in den Schiffspapieren beschriebenen, und sohin durch Letztere für legitimirt zu erachten sei. Die Befürchtung, daß man bei wiederholten Berechnungen, z. B. vor Prisengerichten, zu anderen Resultaten gelangen und deshalb den Schiffen Schwierigkeiten bereiten könne, werde bei der vorliegenden Auffassung ganz beseitiget. Hierfür scheine auch die Erfahrung zu sprechen; man könne nicht mit Grund annehmen, daß eine solche Bezeichnung des Lastengehaltes überhaupt und besonders im Kriege gefahrbringend sei, sonst würden gewiß dergleichen Angaben nicht von jeher und von allen Nationen in die Seepässe u. dgl. aufgenommen worden sein und noch immer aufgenommen werden. Die Erfahrung, daß man allenthalben die Angabe des Lastengehaltes als das vorzüglichste Mittel für die Herstellung der Identität eines Schiffes ansehe, habe sich in Preußen

mit solchem Gewichte geltend gemacht, daß man ungeachtet des Umstandes, daß in den Beilbriefen die Angaben der Schiffsbaumeister über die Länge, Breite und Tiefe der Schiffe enthalten seien, noch im Jahre 1845 vorgeschrieben habe, daß jedes Schiff außer dem Beilbrief den Meßbrief, d. h. ein Vermessungsattest über die Tragfähigkeit zu führen habe. Auch aus Rücksichten der Statistik scheine es sich zu empfehlen, daß man eine, möglichst annähernd richtige Angabe des Lastengehaltes in die Schiffsregister aufnehme. Die hier befürworteten Angaben über die Tragfähigkeit der Schiffe seien endlich auch von Werth für die privatrechtliche Seite des Schifffahrtsbetriebes, indem sie beim Verchartern der Schiffe dienliche Aufklärung über die Leistungsfähigkeit derselben geben könnten. Gegen diese Ausführung ward unter andern erinnert, die Angabe der Lastenzahl sei insoferne für die Ermittelung der Identität von geringem Werth, als ein Schiffer die Tragfähigkeit nach dem blosen Augenschein nicht mit annähernder Genauigkeit abschätzen könne, ohne den Boden des Schiffes gesehen zu haben.

Von anderen Mitgliedern, welche im Wesentlichen ebenfalls von diesen Erwägungen ausgingen, und nur Bedenken trugen, ausdrücklich auf die üblichen Berechnungsarten des Lastengehaltes hinzuweisen, welche es vielmehr für angemessener hielten, die Frage, wie der Lastengehalt ermittelt sei, ob er auf Berechnungen oder blos auf einer Schätzung beruhe, offen zu lassen und überdies den mehrdeutigen Ausdruck „Tragfähigkeit“ vermeiden zu müssen glaubten, wurde beantragt zu setzen:

b. „die Größe nach Lasten- oder Tonnenzahl.“

Mehrere der Herren Abgeordneten hielten aber jede speziellere Vorschrift in der hier zur Sprache gebrachten Richtung für bedenklich, und nahmen insbesondere Anstand, des Lasten- oder Tonnengehaltes der Schiffe im Schiffsregister zu erwähnen. Dieselben führten an: Abgesehen von der Unbestimmtheit des Ausdruckes „Tragfähigkeit“ und davon, daß sich die Lastenfähigkeit eines Schiffes nie mit Genauigkeit ermitteln lasse, so werde selbst die Vorschrift, daß nur annähernde Berechnungsresultate angegeben werden sollten, zu Verwickelungen führen. Schon das Messungsverfahren und noch mehr die Formeln für die auf Grund der Messungsresultate aufzustellenden Berechnungen seien allenthalben von der größten Verschiedenheit, und nicht minder verschieden sei die Größe der Lasten, in welchen die Tragfähigkeit der Schiffe an den verschiedenen Orten ausgedrückt werde; so seien z. B. in Hamburg Kommerzlasten zu 6000 Pfund, in Bremen Roggenlasten zu 4000 Pfund im Gebrauche. Diese Verschiedenheit aller

Faktoren der Berechnung werde ohne Zweifel eine Menge von Verwickelungen nach sich ziehen, wenn dessenungeachtet die Resultate der gedachten Berechnungen im Haupt-Schiffspapiere erscheinen sollten. Wenn z. B. einem Schiffe in den Schiffspapieren in Folge der aufgestellten approximativen Berechnungen eine geringere Tragfähigkeit beigelegt sei, und aus den Manifesten sich ergebe, daß es eine größere Last geladen habe, so sei zu befürchten, daß seine Identität von Kapern und Prisengerichten beanstandet werde, und ebenso, wenn die Identität durch wiederholte Messungen und Berechnungen nach anderen Formeln untersucht werden würde. Der Zweck des betreffenden Inhaltes der Schiffsregister sei nur der, die Identität der Schiffe festzustellen. Dazu genüge die bisher in den Beilbriefen enthaltene Angabe der Längen-, Breiten- und Tiefenmaße; diese seien das Greifbare und könnten zu jeder Zeit nachkontrolirt werden, ohne daß man zu befürchten habe, es möchten sich verschiedene Resultate ergeben. Schlußfolgerungen aus diesen Maßen in Betreff der Tragfähigkeit, die durch komplizirte Formeln gefunden werden müßten und voraussichtlich bei jeder neuen Berechnung zu einem anderen Resultate führen würden, seien gewiß kein Merkzeichen der Identität. Auch die Bemerkung, daß die Angabe des Lastengehaltes beim Abschlusse von Certepartien beachtet werde, entbehre erfahrungsgemäß der nöthigen thatsächlichen Begründung. Von dieser Seite wurde beantragt, zu setzen:

c. „die Größe nach Länge, Breite und Tiefe des Schiffes."

Es wurde jedoch auch hiegegen Widerspruch erhoben und namentlich eingewendet, selbst diese Maße ließen sich nicht immer mit Sicherheit ermitteln, da selten gerade Linien gemessen werden könnten, sondern häufig verschiedene Gegenstände den Meßlinien hindernd in den Weg treten würden, da ferner namentlich die Tiefe bei beladenen Schiffen ohne gänzliche Entlöschung weder ermittelt noch nachkontrolirt werden könne und darum nicht selten blos durch Schätzung wenigstens vorläufig normirt werde, z. B. in Amerika, wo man die halbe Breite für die Tiefe des Schiffes anzunehmen pflege. Mehrere der Herren Abgeordneten hielten deshalb dafür, daß es, nachdem doch nur annähernde Angaben möglich seien, am gerathensten aber auch ausreichend für das Bedürfniß sei, zu setzen: „die Größe."

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter b mit 8 gegen 3 Stimmen, der Antrag unter c mit demselben Stimmenverhältniß abgelehnt, der Antrag unter a aber zum Beschlusse erhoben.

Bei Berathung der Ziffer 4 wurde von einem Mitgliede die Streichung beantragt, und hervorgehoben, je mehr genaue Angaben für das Schiffsregister und somit auch für das Haupt-Schiffspapier im Gesetze verlangt würden, desto leichter könnten bei einzelnen Punkten Versehen und Ungenauigkeiten vorkommen, welche im Kriege Veranlassung großer Belästigungen werden könnten; dies habe man hier um so mehr zu beachten, da gerade die hier in Frage kommenden Umstände ohne alles Interesse für die Herstellung der Identität des Schiffes seien. Dieser Antrag fand jedoch keine Unterstützung, es wurde vielmehr gegen denselben angeführt, daß der Inhalt der Ziffer 4 alten Rechtens sei, auch dem englischen Rechte und vielen anderen Gesetzgebungen entspreche, und überdies insoferne von hohem praktischen Interesse sei, als eine Eintragung in das Schiffsregister und das Schiffspapier über Ort und Zeit der Erbauung in den meisten Fällen über den nationalen Ursprung Gewißheit gebe und die Anfechtung der Nationalität des Schiffes erschwere.

Von mehreren Seiten wurde sodann darauf aufmerksam gemacht, daß es nicht in allen Fällen möglich sein werde, der Vorschrift der Ziffer 4 zu genügen; so sei dies z. B. oft bei den vom Auslande erworbenen Schiffen nicht der Fall. Es wurde deshalb von einem Mitgliede beantragt zu setzen:

a. „Zeit und Ort der Erbauung desselben oder die Angabe, daß und „warum dies nicht möglich sei;“

und von einem anderen Mitgliede:

b. „Zeit und Ort der Erbauung, oder wenn beides unbekannt oder „das Schiff im Auslande erworben ist, daß dies der Fall, und „wann und wie das Schiff erworben ist.“

Von einer anderen Seite wurde jedoch bemerkt, bei den im Inlande oder für Inländer im Auslande erbaueten Schiffen werde es immer möglich sein, die Zeit und den Ort der Erbauung anzugeben, da jedes Schiff alsbald nach der Erbauung und noch vor seiner Verwendung zur Seefahrt eingetragen werden solle. Für die im Inlande erbaueten Schiffe bedürfe es also einer besonderen Vorschrift für den Fall nicht, daß Zeit und Ort der Erbauung nicht angegeben werden könnten. Anders verhalte es sich mit den aus dem Auslande erworbenen Schiffen. Bei diesen werde man allerdings oft nicht im Stande sein, der Ziffer 4 zu genügen; bei solchen Schiffen sei aber eigentlich auch kein so erhebliches Interesse vorhanden, zu wissen, wann und wo sie erbauet seien; für die Feststellung der Nationalität des Schiffes, um deren Kennzeichnung es sich hauptsächlich handle, sei vielmehr der Zeitpunkt von Relevanz, in welchem, und die Art, auf

welche es in das nationale Eigenthum übergegangen sei, und das Recht, die Landesflagge zu führen, durch Nationalisirung erlangt habe. Es wurde deshalb vorgeschlagen, zu setzen:

c. „Zeit und Ort der Erbauung oder, wenn ein ausländisches Schiff „erworben ist, die Zeit und Art der Erwerbung."

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt und der Antrag unter c mit 8 gegen 3 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Zu Ziffer 5 wurde von einem Mitgliede beantragt, auch die Angabe des Domicils der Eigenthümer zu verlangen. Der Antrag wurde jedoch mehrfältig bestritten und namentlich angeführt, im ersten der Berliner Kommission vorgelegten Entwurfe sei die Ziffer 5 diesem Antrage entsprechend gefaßt gewesen, habe aber entschiedenen Widerspruch gefunden. Für die Feststellung der Identität der Eigenthümer, (und diese stehe hier vorzugsweise zur Frage) sei die Angabe des Domicils derselben häufig sehr gleichgültig, und zwar um so mehr, als juristisch oft sehr zweifelhaft sein werde, wo Jemand seinen Wohnort im rechtlichen Sinne habe. Deshalb sei es angemessen, die Angabe desselben nicht im Gesetze zu verlangen, zumal voraussichtlich in den meisten Fällen die Angabe desselben auch ohne besondere Anordnung erfolgen werde. Solle diese Angabe aber als vorschriftsmäßiges Requisit gelten, so würde bei jeder Wohnortsveränderung auch das Register berichtigt werden müssen, woraus erhebliche Belästigungen erwachsen könnten. Die beantragte Vorschrift könne zu großen Verlegenheiten, namentlich in Kriegsfällen führen, z. B. wenn einer der Eigenthümer, obschon er noch unbestreitbar Angehöriger des Landes, um dessen Flagge es sich handle, sei, im Feindeslande domiciliren sollte. Der oben erwähnte Antrag wurde hienach mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Um deutlicher hervorzuheben, was mit dem Ausdrucke: „Stand" gemeint sei, wurde mit 7 gegen 4 Stimmen beschlossen, statt: „und Stand" zu setzen: „und nähere Bezeichnung."

Zur Erläuterung des letzten Satzes der Ziffer 5 wurde im Laufe der Diskussion noch angeführt, es solle mit diesem Satze nicht ausgesprochen sein, daß jede Handelsgesellschaft, die ein Schiff erworben habe, auch die Flagge des Landes, in welchem sie ihre Niederlassung habe, zu führen und die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister zu verlangen berechtiget sei, gesetzt auch, es wären Ausländer an der Gesellschaft betheiliget, sondern nur, daß dann, wenn eine Handelsgesellschaft das Recht, die Flagge zu führen, erlangen sollte, die in Ziffer 5 angegebenen Punkte in das Schiffsregister einzutragen seien.

Ziffer 6, deren Absicht nach Maßgabe stattgefundener Erläuterung dahin gehen soll, zu sagen, daß aus dem Schiffsregister überhaupt die Staatsangehörigkeit eines jeden einzelnen Eigenthümers, also auch ersichtlich sein müsse, ob und welche Ausländer bei einem Schiffe, welches zur Führung der Landesflagge zugelassen worden, betheiligt seien, wurde einstimmig vorbehaltlich nochmaliger Prüfung der Redaktion angenommen.

Auf Anregung eines Herrn Abgeordneten wurde hierauf mit 10 gegen 1 Stimme beschlossen, daß auch der Tag der Registrirung der Schiffe einzutragen sei; mit Stimmeneinhelligkeit wurde ferner beschlossen, daß bei Ziffer 2 auch die Angabe des Hafens verlangt werden solle, in welchem das Schiff zu Hause gehört. Letzteres hielt man nunmehr für nothwendig, nachdem davon abgesehen worden sei, daß in jedem Hafen für die Schiffe desselben ein Register geführt werden solle.

Auf die Anfrage eines Herrn Abgeordneten, ob es die Absicht der Versammlung sei, an die Stelle aller bisherigen Schiffspapiere den Auszug aus dem Schiffsregister als Hauptpapier treten zu lassen, dergestalt, daß alle anderen Schiffspapiere dadurch abgeschafft würden, entgegnete man, es sei eine solche Einrichtung freilich wünschenswerth, indessen stehe auch nichts im Wege, neben dem Auszuge aus dem Schiffsregister noch andere Papiere z. B. den Seepaß beizubehalten, wenn ein Interesse hiefür, insbesondere wegen vorhandener Traktate, bestehen sollte.

CCI. Sitzung.

Hamburg, am 12. Juni 1858.

In heutiger Sitzung wurden unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die Vorschläge der Redaktionskommission über die Fassung der in der 197. Sitzung gefaßten Beschlüsse und derjenigen Bestimmungen, welche für eine zum Zweck der Rhederei zusammengetretene Gesellschaft vor Vollendung des Baues sowie für den blosen Ausrüster des Schiffes gelten sollen, entgegengenommen, geprüft und durch Beschlußfassung erlediget. Hiebei gab der Herr Abgeordnete für Mecklenburg folgende Erklärung zu Protokoll: Die jetzige Redaktion des in der 196. Sitzung gefaßten Beschlusses über die Bestellung eines Korrespondentrheders vor der Vollendung des Baues entspreche seiner Meinung nach nicht der früheren Intention und jedenfalls genüge sie dem Verkehrsbedürfnisse in Mecklenburg nicht. Ein gemeinsamer Vertreter sei dort so sehr Bedürfniß, daß keine Rhederei ohne gleichzeitige Bestellung eines Korrespondentrheders zu Stande komme, und die Anschaffung eines Schiffes zum Frachterwerb werde dort als das erste gemeinsame Rhedereigeschäft angesehen. Er müsse daher seiner Regierung vorbehalten, in diesen Beziehungen an dem bisherigen Rechtszustande festzuhalten, also zu bestimmen, daß der Korrespondentrheder sofort nach seiner Bestellung in Funktion trete, und sofort so berechtigt wie verpflichtet sei, die gemeinsamen Interessen der Rhederei mit Sorgfalt zu vertreten, und die Rhedereibeschlüsse auszuführen, möge die Anschaffung eines Schiffes zum Frachterwerb, oder die demnächstige Ausrüstung und Verfrachtung des Schiffes zu einzelnen Reisen in Frage stehen; er habe daher auch die Korrespondenz beim Bau zu führen, die Beiträge der Mitrheder zu den Baugeldern einzufordern und darüber zu quittiren, die Baurechnung zu führen und die während des Baues erforderlich werdenden Rhedereibeschlüsse zu veranlassen.

Hierauf wurden die Protokolle der CXCIII. Sitzung vom 29. Mai, der CXCIV. Sitzung vom 31. Mai, der CXCV. Sitzung vom 2. Juni und der CXCVI. Sitzung vom 4. Juni 1858 verlesen und genehmiget.

CCII. Sitzung.

Hamburg, am 14. Juni 1858.

Beim Beginne der heutigen Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule von einem Herrn Abgeordneten der Antrag gestellt, zum

Art. 389

der Anlage A des 199. Protokolles folgenden Zusatz anzunehmen:

„Eine Eintragung ins Schiffsregister findet nur auf Grundlage „der Ausweisung der einzutragenden Thatsachen oder Rechtsver„hältnisse statt."

Zur Rechtfertigung dieses Antrags wurde darauf Bezug genommen, daß den Eintragungen einer Behörde in das öffentliche Register und den auf Grund desselben ausgestellten Certifikaten nur dann eine entsprechende Glaubwürdigkeit zukommen könne, wenn jene auf Grund hinreichender Nachweise gemacht würden, und daß auch das neueste englische und oldenburgische Recht eine ähnliche Bestimmung enthielten.

Mehrere Mitglieder sprachen sich jedoch gegen die Aufnahme des beantragten Zusatzes aus, indem sie hervorhoben, der Inhalt desselben sei ganz selbstverständlich, gehöre aber, wenn er überhaupt irgendwo ausdrücklich ausgesprochen werden solle, in die Instruktion des Schiffsregistrators und nicht in das Gesetz, wenigstens nicht in das allgemeine Handelsgesetzbuch. Nachdem man sich einmal dafür entschieden habe, die Regelung der Frage, unter welchen Voraussetzungen ein Schiff Anspruch auf Anerkennung seiner Nationalität und auf Eintragung in das Schiffsregister habe, den Landesgesetzgebungen zu überlassen, müsse dasselbe auch bezüglich der anderen Frage geschehen, ob und wie diese Voraussetzungen zu beweisen seien. Auf das englische Recht könne man sich mit Grund nicht berufen, weil dasselbe dem Register auch in privatrechtlicher Beziehung eine große Bedeutung beigelegt und auch diejenigen Fragen geregelt habe, von deren Entscheidung bei den gegenwärtigen Berathungen abgesehen worden sei. In das oldenburgische Gesetz aber sei, abgesehen hiervon, der betreffende Satz sichtlich nur deshalb aufgenommen, um den darauf folgenden Artikeln als Grundlage zu dienen. Ueberdies sei der vorliegende Antrag wenigstens zum Theil schon durch die Art. 386 und 388 der Anlage A des 199. Protokolles erledigt.

Bei der Abstimmung wurde die Aufnahme eines Satzes im Sinne des obigen Antrags mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt.

Hierauf ging ein Herr Abgeordneter auf den Art. 389 Ziffer 4 zurück und beantragte, statt der in voriger Sitzung beschlossenen Fassung zu setzen:

a. „Zeit und Ort der Erbauung, soweit nachweisbar."

Nachdem mit 8 gegen 3 Stimmen genehmiget war, daß Ziffer 4 nochmals in Erwägung gezogen werde, wurde zur Rechtfertigung des eben erwähnten Antrages angeführt: Um die erforderliche Sicherheit der Schiffahrt zu erzielen, sei es angemessen, in der Regel auch bei den aus dem Auslande erworbenen Schiffen die Angabe von Ort und Zeit der Erbauung zu verlangen, da wohl in den meisten Fällen auch dieser Vorschrift genügt werden könne und das Zurückgehen bis auf den Erbauer eines Schiffs durch die ganze Reihe seiner Besitzer ein wesentliches Hülfsmittel für die Feststellung seiner Identität bilde. Für die Fälle aber, in denen Zeit und Ort der Erbauung nicht bekannt seien, (und diese würden hie und da auch bei inländischen Schiffen vorkommen,) bedürfe man einer Fassung, welche den Registrirungsbehörden gestatte, nach Umständen von Angabe der erwähnten Momente Umgang zu nehmen. Der Vorschrift, daß bei ausländischen Schiffen Zeit und Art der Erwerbung angegeben werden müsse, bedürfe es dagegen nicht, denn diese Vorschrift sei nicht allein für die aus dem Auslande erworbenen, sondern auch für die im Inlande erbaueten Schiffe ganz selbstverständlich, weil ohne eine solche Angabe Niemand im Stande sein würde, der Ziffer 5 zu genügen und sein Eigenthum nachzuweisen.

Andere Mitglieder nahmen jedoch Anstand an dem eben erwähnten Antrage, weil die Worte: „soweit nachweisbar" auch auf inländische Schiffe bezogen seien und die in voriger Sitzung angenommene Vorschrift in Betreff der Angabe von Zeit und Art der Erwerbung der vom Auslande erworbenen Schiffe weggelassen sei. Man machte hiebei geltend, bei den im Inlande oder für inländische Rechnung erbauten Schiffen müsse unter allen Umständen auf Eintragung der Zeit und des Ortes der Erbauung bestanden werden. Beide müßten und würden stets aus dem Schiffsregister ersichtlich sein; da kein Schiff fahren könne, ohne Schiffspapiere zu haben, und da ohne Eintragung ins Schiffsregister keine Papiere ausgefertiget würden, so könne es niemals vorkommen, daß ein Schiff erst längere Zeit nach der Erbauung, und nachdem über letztere schon ein gewisses Dunkel eingetreten sei, zur Eintragung angemeldet werde. In dieser Beziehung sei also eine remissive Fassung keineswegs gerechtfertiget. Die

Vorschrift, daß bei den vom Auslande erworbenen Schiffen das Nähere über die Erwerbung angegeben, und insbesondere kund gegeben werden müsse, wann und wie dasselbe ein nationales geworden, sei keineswegs selbstverständlich. Es sei zwar selbstverständlich, daß bei der Eintragung ins Schiffsregister die Art der Erwerbung angegeben, d. h. daß sie den das Register führenden Behörden mitgetheilt werden müsse, damit diese in die Lage gesetzt seien, die Zulässigkeit der beantragten Eintragung zu prüfen, aber daraus folge noch nicht, daß die betreffenden Angaben auch in das Schiffsregister eingetragen werden müßten und gerade das Letztere stehe hier zur Frage. Da man indessen auch von dieser Seite nicht verkannte, daß bei den vom Auslande erworbenen Schiffen die Eintragung von Zeit und Ort der Erbauung ins Schiffsregister ebenfalls wünschenswerth erscheine, insoweit sie überhaupt nachweisbar sei, wurde folgende Fassung proponirt:

b. „Zeit und Ort der Erbauung; soferne das Schiff aus dem Aus-
„lande erworben ist, sind diese Thatsachen gleichfalls, soweit thun-
„lich, anzugeben und außerdem die Zeit und Art der Er-
„werbung."

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt und sodann mit Einstimmigkeit der Antrag unter b zum Beschlusse erhoben.

Zu Ziffer 5 wurde hierauf beantragt, vorzuschreiben, daß in jedem Fall bei der Eintragung des Eigenthums zugleich der Rechtsgrund, worauf der Eigenthumserwerb beruhe, in das Register einzutragen sei, damit das Letztere über die Eigenthumsverhältnisse und die darin im Laufe der Zeit eingetretenen Veränderungen die zur genügenden Beweisführung und zur Erhaltung der Uebersicht nöthige Auskunft gebe.

Nachdem mit 8 gegen 3 Stimmen genehmigt war, daß auf Ziffer 5 zurückgegangen werde, sprach man sich von mehreren Seiten gegen diesen Antrag aus, indem man hervorhob, es handle sich bei dem hier in Rede stehenden Register nur um die Rücksichten des öffentlichen Rechtes; dieses Register bilde ein Verzeichniß derjenigen Schiffe, welchen das Prädikat der Landesangehörigkeit zuerkannt und der mit derselben verbundene Schutz zugesichert sei. Bei dieser Sachlage genüge es, wenn die Behörde den Erwerbsgrund geprüft und richtig befunden habe; dagegen sei es wünschenswerth, daß man von der Eintragung desselben absehe, weil je mehr Einträge vorgeschrieben würden, desto leichter ein Versehen unterlaufen würde, welches in Kriegsfällen höchst bedenkliche Folgen haben könnte. Man entschied sich jedoch schließlich mit 8 gegen 3 Stimmen, die Worte:

„und den Erwerbsgrund," dem erwähnten Antrage entsprechend einzuschalten.

Hierauf wurde zu

Art. 390

der Anlage A des 199. Protokolles übergegangen, und zum ersten Absatze desselben, statt „Wortinhalt" „Inhalt" zu setzen beantragt; es wurde nämlich bemerkt, wenn, wie der Ausdruck: „Wortinhalt" dies vorzuschreiben scheine, der gesammte Inhalt des Schiffsregisters wörtlich in das Certifikat aufgenommen, wenn also z. B. die ganze Reihe der früheren Besitzer auch in das Certifikat eingetragen werden müßte, so würden diese Urkunden sehr an Uebersichtlichkeit verlieren, namentlich, wenn ein häufiger Wechsel der Parten stattgehabt habe oder wenn z. B. ein Besitzer mehrerer Parten die einzelnen derselben aus verschiedenen Rechtstiteln erworben hätte.

Von anderen Seiten wurde jedoch entgegnet, wenn das Certifikat eine entsprechende Glaubwürdigkeit haben und seinen Zweck vollständig erfüllen solle, so werde man von einer wortgetreuen Aufnahme des Inhaltes des Schiffsregisters in dasselbe kaum Umgang nehmen können; die erwähnten Befürchtungen schienen übrigens auch thatsächlich nicht begründet zu sein; in Preußen habe der Beilbrief bis jetzt gleich umständlich alle früheren Besitzer aufgeführt, und noch habe dieses Verfahren sich nicht als bedenklich, sondern nur als zweckmäßig bewährt.

Nachdem noch geltend gemacht worden war, der Ausdruck „Inhalt" bezeichne zwar im Grunde dasselbe, wie „Wortinhalt", ohne jedoch wie dieser die peinlichste Uebereinstimmung auch bei ganz geringfügigen Punkten nöthig zu machen und die Ertheilung zweckmäßiger Instruktionen für die mit der Registrirung beauftragten Behörden zu sehr zu beengen, wurde mit 6 gegen 5 Stimmen statt: „Wortinhalt" „Inhalt" zu setzen beschlossen.

Zum zweiten Absatze des Artikels stellte ein Mitglied den Antrag, statt dieses und statt des vierten Absatzes folgende Bestimmung anzunehmen:

„Das Certifikat gewährt die Befugniß zur Führung der Flagge „nur für die laufende Reise bis zur Rückkehr in den Heimathshafen (oder nur für 2 Jahre). Es behält jedoch während dieser „Zeit seine Wirksamkeit, es wäre denn das Schiff im Auslande „verkauft worden."

Zur Motivirung dieses Antrages wurde angeführt: Das Certifikat, von welchem der Art. 390 handle, habe lediglich für das öffentliche Recht Werth und Bedeutung, und könne auch ohne große Inkonvenienzen nicht anders aufgefaßt werden. Es könne nur die Bestimmung haben, die

Befugniß des Schiffes zur Führung der Landesflagge nachzuweisen. Wenn es aber diesen Zweck erfüllen solle, so dürfe man nicht darauf bestehen, daß jede Veränderung der Eigenthümer des Schiffes sogleich in das Register eingetragen und auf dem Certifikat vorgemerkt werde, denn abgesehen davon, daß das Letztere thatsächlich oft nicht möglich sein würde, weil das Certifikat auf dem Schiffe sich befinde, enthalte diese Vorschrift eine große Belästigung der Schifffahrt. Wenn auf Grund des Registers einmal ein Certifikat ausgestellt worden, so müsse die Befugniß, die Landesflagge zu führen, durch dasselbe so lange nachgewiesen werden können, bis das Schiff wieder in den Heimathshafen zurückgekommen oder im Auslande verkauft worden sei. Die für die Reise ausgestellten Papiere müßten auch für die Dauer der Reise gelten. Aenderungen im Eigenthum des Schiffes könnten demnach nur nach Vollendung einer Reise und vor Antritt einer neuen Fahrt in Betracht kommen, zu welchem Behufe man vor jeder neuen Reise die Ausstellung neuer Certifikate anordnen möge. Sollte man aber die in dem vorliegenden Antrage enthaltene Beschränkung, daß nämlich das Certifikat auch nicht länger zum Nachweise der Nationalität solle dienen können, als die Reise dauere, für welche es ausgestellt worden, für zu weitgehend halten, so könne die Dauer der Gültigkeit des Certifikats auch nach einer bestimmten Frist, z. B. von 1—2 Jahren, bemessen werden. Hiermit solle jedoch der Frage nicht präjudizirt werden, ob neben dem für die Erkennung der Nationalität der Schiffe dienenden Register noch ein anderes für privatrechtliche Zwecke zu führen sei; aber jedenfalls müßten beide vollkommen getrennt von einander geführt werden. Das Eigenthum an einem Seeschiffe und die Befugniß zur Führung der Landesflagge hätten zwar gemeinsame Beziehungen, aber auch wieder so viel Abweichendes, daß für Beides nicht füglich ein und dasselbe Register dienen könne. Dies ergebe sich aus folgenden Erwägungen. Bei dem Schiffsregister, welches als Erkennungszeichen der Nationalät dienen solle, bilde das Recht und die Pflicht des Staates, darüber zu wachen, daß seine Flagge nicht mißbraucht werde, den hauptsächlichsten Gesichtspunkt, bei einem solchen Register seien also ohne Zweifel andere Vorschriften am Platze als bei einem Register für privatrechtliche Zwecke. Denn in privatrechtlicher Hinsicht brauche die Staatsbehörde den Eigenthumserwerb nur bei der Eintragung ins Register zu prüfen, und könne sodann dieser Eintragung auf so lange volle Wirksamkeit eingeräumt werden, bis die Betheiligten selbst eine Aenderung beantragten; in Beziehung auf das Recht der Flaggenführung sei dagegen das Bedürfniß einer Kontrole von Zeit zu Zeit gegeben. Sodann könne, wie bereits dargethan, mit dem Eigenthumswechsel der Ver-

luft der Flagge nicht unmittelbar verbunden sein; die einmal verliehene Flagge müsse vielmehr wenigstens für die Dauer der Reise dem Schiffe verbleiben; in privatrechtlicher Beziehung aber könne und müsse die Wirkung der Eigenthumsveränderung von dem Augenblicke ihres Eintrittes oder doch der Eintragung an wirksam sein. Der Staat könne ferner aus besonderen Rücksichten sich bewogen finden, sowohl seine Flagge fremden Schiffen zu deren Schutz zu verleihen, (man erinnere z. B. an die Türkenpässe,) als auch wirklichem inländischem Eigenthume den Schutz seiner Flagge zu verweigern, z. B. wenn ein Inländer in Kriegszeiten von einem Unterthan der kriegführenden Mächte ein Schiff kaufe, da solche Verkäufe von Prisengerichten häufig nicht anerkannt würden. Ein Register zu privatrechtlichen Zwecken könne dagegen weder ausländischen Schiffen geöffnet, noch einheimischen verschlossen werden, denn das Privatrecht müsse in Krieg und Frieden dasselbe und für alle inländischen Schiffe gleich anwendbar sein. Sodann hänge es von dem Belieben des Staates ab, wie strenge oder wie leichte Nachweisungen er für die Befugniß zur Führung seiner Flagge verlangen wolle, während in privatrechtlicher Beziehung stets der vollständigste Beweis des Eigenthums gefordert werden müßte. Es sei z. B. nicht abzusehen, warum der Staat seine Flagge einem Schiffe nicht sollte geben können, wenn auch der Erwerb desselben durch einen Einheimischen vorerst nicht voll bewiesen sondern nur bescheiniget wäre; in ein privatrechtlich bedeutsames Register könne dagegen auf bloße Bescheinigung hin Niemand als Eigenthümer eingetragen werden. Je nachdem die eine oder die andere Rücksicht maßgebend sei, eigne sich endlich auch eine andere Behörde zur Führung des Registers. Mit der Führung eines Registers von privatrechtlicher Bedeutung könne man gewiß keine administrative Behörde, z. B. kein Zollamt, sondern nur ein Gericht betrauen, ein solches sei dagegen seinerseits zur Prüfung der Frage, ob einem Schiffe das Recht zustehe, die Landesflagge zu führen, nicht geeignet.

Gegen den eben besprochenen Antrag wurde jedoch von verschiedenen Seiten geltend gemacht, er stehe ohne Zweifel mit der Absicht, welche die Versammlung bei Anordnung der Schiffsregister geleitet habe, grundsätzlich in Widerspruch. Die Versammlung habe die Einführung eines dem Schiffe verbleibenden Stammpapiers bezweckt; durch den Antrag in Frage würden jedoch die alten Seebriefe und Seepässe unter dem Namen von Certifikaten bestätiget und da, wo dieselben nicht bestanden, eingeführt werden.

Mit Rücksicht hierauf, und nachdem von einer Seite beigefügt war, daß auch nach englischem und oldenburgischem Rechte Veränderungen im

Eigenthume des Schiffes in das Schiffsregister eingetragen werden müßten, wurde der erwähnte Antrag mit allen gegen eine Stimme abgelehnt, und Absatz 2 des Art. 390 angenommen.

Absatz 3 desselben Artikels wurde gleichfalls angenommen und der Redaktionskommission zur Erwägung anheimgegeben, ob dieser Absatz dem Antrage entsprechend, welcher von einem der Herren Abgeordneten als Amendement zur Anlage A des 199. Protokolles eingebracht, und diesem Protokolle beigedruckt ist, erst am Schlusse der sämmtlichen Bestimmungen über das Schiffsregister aufzuführen sei.

Auf die Anregung eines Herrn Abgeordneten wurde sodann mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, um Mißbrauch zu verhüten, in einem Zusatze zum dritten Absatze des Artikels nach dem Vorgang der Gesetze verschiedener Staaten über das Registerwesen zu verordnen, daß dann, wenn das Schiff untergehe oder das Recht, die Landesflagge zu führen verliere, auch das Certifikat zurückgegeben werden müsse, wenn nicht glaubhaft dargethan werden könne, daß dies unmöglich sei.

Dem Antrage eines Mitgliedes, zu verordnen, daß auch dann, wenn im Falle einer Besitzveränderung ein neues Certifikat ausgefertiget würde, auf Einlieferung des alten Certifikates zu bestehen sei, und daß auch in diesem Falle, sowie dann, wenn das alte Certifikat abhanden gekommen und lediglich deshalb die Ausfertigung eines neuen Certifikates beantragt sei, die glaubhafte Darlegung des Umstandes, daß die Rückgabe unmöglich sei, genügen solle, wurde keine Folge gegeben, die Versammlung beschloß vielmehr, über diese Frage nichts in das Gesetz aufzunehmen.

Zum vierten Absatze wurde Absatz 3 des Art. 390 der Anlage des vorliegenden Protokolls als Amendement eingebracht und zu dessen Begründung angeführt: Die Vorschrift, daß die Nichtbefolgung der in Betreff des Schiffsregisters aufgestellten Normen mit Ordnungsstrafen zu verfolgen sei, könne an und für sich schon deshalb nicht genügen, weil ja die Behörde von dem Eintreten der Thatsachen keine Kenntniß habe, zu deren Anmeldung sie die Parteien unter Androhung von Ordnungsstrafen anhalten solle. Es sei vielmehr die Feststellung von gewissen Fristen erforderlich, nach deren Ablauf ohne vorgängige Aufforderung durch die Behörde unmittelbar Strafen eintreten sollten, wenn bis dahin dem Gesetze nicht Genüge geschehen wäre. Diese Fristen müßten aber nach den örtlichen Verhältnissen eines jeden Landes anders festgesetzt werden, da hiebei die Entfernung der das Register führenden Behörde von den verschiedenen

Punkten in Betracht komme, auf denen das betreffende Schiff sich gerade befinde. Deshalb und da doch auch im Uebrigen die Regelung der hier einschlagenden Verhältnisse den Landesgesetzgebungen überlassen worden sei, in welchen letzteren nach Umständen auch wirksamere Strafen angedroht werden könnten, scheine das erwähnte den oldenburgischen Registergesetzen entsprechende Amendement sich zu empfehlen.

Von anderen Seiten wurde jedoch eingewendet, die Festsetzung von gewissen Fristen für die Befolgung der Vorschriften über die Schiffsregister sei unter allen Umständen etwas Willkührliches; so sehr man auch bemüht sein möge, etwas Angemessenes festzusetzen, so werde es doch nicht an Fällen fehlen, in denen diese Festsetzungen große Härten enthielten. Mit Rücksicht hierauf scheine es angemessener, von Anordnung bestimmter Fristen abzusehen, und dem Ermessen der Behörden zu überlassen, ob es mit Rücksicht auf die vorliegenden Verhältnisse nicht angemessen sei, vor Erlassung einer Strafverfügung eine Mahnung des Säumigen eintreten zu lassen. Von dieser Seite wurde deshalb vorgeschlagen, zu verordnen, daß die zuständigen Behörden die Betheiligten zur baldmöglichsten Erfüllung der Vorschriften über das Schiffsregister nöthigenfalls mit Ordnungsstrafen anzuhalten hätten.

Schließlich wurde der zuletzt erwähnte Antrag mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und das in der Anlage zu diesem Protokolle vorgeschlagene Amendement unter der Maßgabe mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen, daß in der Redaktion des Gesetzes die Eingangsworte: „Mit Rücksicht auf den Umstand — — — erwähnten Zeit befindet" wegzulassen seien. Bei Diskussion des

Art. 391

Absatz 1 wurde bemerkt, wenn auch im gemeinen deutschen Rechte zur Gültigkeit von Schiffsveräußerungen keine schriftliche Form vorgeschrieben sei, so sei dieselbe doch nach mehreren alten und den meisten neueren Seerechten erforderlich, wie z. B. nach dem holländischen, französischen, spanischen Rechte. Das Erforderniß der Schriftlichkeit sei aber auch schon wegen der bei der Eigenthümlichkeit des Seeverkehrs für den Eigenthümer bestehenden Nothwendigkeit, häufig über sein Eigenthum sich ausweisen zu müssen, unerläßlich, noch unentbehrlicher aber für Länder, in welchen ein Schiffsregister eingerichtet worden, da eine Eintragung ohne den Nachweis der Erwerbsart selbstverständlich undenkbar sei. Dieser werde aber am Sichersten und Einfachsten durch eine schriftliche Urkunde erbracht. Sodann könne aber auch die Sicherheit des Verkehrs nur gewinnen, wenn

die Veräußerung eines Schiffs, woran in mancher Hinsicht sich so gewichtige Folgen knüpften, wie die bisherigen Berathungen schon zur Genüge ergeben hätten, stets schriftlich erfolgen müßten. Endlich seien schriftliche Erwerbsurkunden namentlich im Kriege von großem Nutzen, weil da oftmals die gewöhnlichen Legitimationsurkunden der Schiffe nicht zureichten, und es vielmehr äußerst förderlich sei, wenn auch beweisfähige Kaufbriefe sich an Bord befänden oder alsbald beigebracht werden könnten. In der Anlage A des 199. Protokolles sei demgemäß vorgeschlagen, für die Erwerbsverträge schriftliche Errichtung vorzuschreiben und zwar, im Einklange mit dem System des allgemeinen preuß. Landrechts, unter Androhung der Ungültigkeit für den Unterlassungsfall.

Zur Erklärung und Begründung des als Amendement hiezu eingebrachten Art. 391a Absatz 1 der Anlage des heutigen Protokolles wurde angeführt: er unterscheide sich von dem Antrage in der Anlage zum 199. Protokolle darin, daß zur Gültigkeit des Verkaufsgeschäfts, d. i. zur rechtlichen Begründung des obligatorischen Verhältnisses unter den Kontrahenten, die Schriftlichkeit nicht erfordert werde. Wohl sei aber die Schriftlichkeit ein wesentliches Requisit für die Eintragung des Geschäftes ins Register, und wer nur mündlich abgeschlossen habe, der müsse nöthigenfalls erst auf Errichtung eines schriftlichen Vertrages oder auf gerichtliche Zuerkennung klagen, bevor er Anspruch habe, ins Register eingetragen zu werden. Abgesehen vom Register aber müsse jeder Erwerbsvertrag über ein Schiff, um gegen Dritte zu beweisen, nicht blos schriftlich, sondern auch noch mit einem sichern Datum ausgefertiget sein; eine Vorsicht, deren Nothwendigkeit zur Abwendung von Scheinverkäufen und zum Schutze derjenigen, die im Vertrauen auf die Eintragungen ins Schiffsregister gehandelt hätten, bei den nachfolgenden Berathungen über die Stellung des nichteingeschriebenen zum eingeschriebenen Schiffseigenthümer, sich sicherlich ergeben werde.

Gegen die Vorschrift, daß die Verträge, durch welche das Eigenthum an Schiffen auf Andere übertragen werden solle, bei Strafe der Ungültigkeit schriftlich zu errichten seien, erhoben sich jedoch mehrere Stimmen, welche namentlich geltend machten, die erwähnte Vorschrift würde mit dem bestehenden gemeinen deutschen Seerechte und dem Geiste des ganzen Handelsgesetzbuches, soweit es bisher berathen sei, im Widerspruche stehen. Das französische Recht könne man hier nicht gut zu Rathe ziehen, weil dasselbe überhaupt größeres Gewicht auf Formvorschriften lege als das Handelsgesetzbuch; die älteren Rechte aber, in welchen schriftliche Errichtung

solcher Verträge vorgeschrieben werde, beruhten auf der Ansicht, daß Schiffe als Immobilien zu betrachten seien, eine Ansicht, die gewiß in keinem neueren Rechte mehr Geltung gefunden habe, und längst verlassen sei. Die beantragte Vorschrift stehe endlich auch mit dem praktischen Bedürfnisse in Widerspruch. Nicht selten, und namentlich im Kriege, bestehe das Hauptinteresse der Schiffseigner darin, daß sie den Verkauf des Schiffes im Auslande mit voller Gültigkeit beschäftigen könnten. In solchen Fällen werde die Errichtung schriftlicher Urkunden kaum möglich sein; man schließe vielmehr in der Regel im Wege der Korrespondenz ab, von welcher zu befürchten stehe, daß sie nicht als schriftliche Urkunde anerkannt werde, da man unter einer schriftlichen Urkunde ein von beiden Kontrahenten unterzeichnetes Dokument zu verstehen gewohnt sei. Es sei nicht abzusehen, warum die Verträge über den Erwerb von Schiffen schriftlich sollten errichtet werden müssen, da doch in Gemäßheit der bisher festgestellten Bücher des Handelsgesetzbuches die wichtigsten und bedeutendsten Geschäfte, Societätsverträge u. dgl., auf bloße mündliche Abrede hin Gültigkeit haben sollten. Aeußerstenfalls müßte man, so fügte ein Mitglied hinzu, die proponirte Vorschrift auf alle Schiffe ohne Ausnahme ausdehnen, da sich nicht absehen lasse, weshalb etwas Anderes Betreffs der in das Schiffsregister eingetragenen und etwas Anderes von den übrigen Schiffen gelten sollte.

Demgemäß wurde die Streichung des ersten Absatzes beantragt, um es wegen derjenigen Fälle, die nicht schon durch die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches getroffen seien, bei den Vorschriften der verschiedenen Civilrechtsgesetzgebungen zu belassen; von mehreren Mitgliedern wurde aber beantragt, auszusprechen, daß es zu Verträgen über die Veräußerung von Schiffen weder der schriftlichen Errichtung noch überhaupt einer Form bedürfe. Für diesen letzten Antrag wurde geltend gemacht, es würden ohnehin nur sehr wenige Veräußerungen von Schiffen vorkommen, welche nicht als Handelsgeschäfte zu betrachten und schon deshalb von der Vorschrift schriftlicher Errichtung befreit wären; das Interesse an Aufrechthaltung der Civilgesetzgebungen sei also nur unbedeutend. Dafür aber, daß auch wegen der nicht unter das Handelsgesetzbuch zu subsumirenden Fälle ein einheitliches Recht eingeführt werde, sei ein dringendes Bedürfniß vorhanden, denn bei solchen Verträgen würden nicht selten Einwohner aus verschiedenen Ländern betheiliget sein, und also nicht blos die Interessen derjenigen zur Frage kommen, welche einem und demselben Civilrechte unterworfen seien.

Gegen den zuletzt besprochenen Antrag sprachen sich jedoch mehrere

Mitglieder aus, indem sie davon ausgingen, es fehle nicht an erheblichen Gründen, von den Grundsätzen der Formfreiheit gerade in Ansehung der Schiffsveräußerungsverträge eine Ausnahme zu statuiren, wogegen keine Gründe vorhanden seien, für diese Verträge, sofern sie keine Handelsgeschäfte seien, eine erleichterte Form einzuführen. Es müsse daher bezweifelt werden, ob die Versammlung eine Bestimmung treffen dürfe, welche, durch die Bedürfnisse des Handels und des Seeverkehrs nicht geboten, nur die Abänderung weit greifender Prinzipien einzelner Landesgesetze zur Folge haben könne.

Ein Mitglied deutete noch an, daß nach seiner Ansicht der Vertrag, durch welchen der Titel zum Eigenthumserwerb und die Obligation des bisherigen Inhabers, dem anderen Kontrahenten das Eigenthum des Schiffes zu übertragen, begründet werde, ohne besondere Formen, also auch blos mündlich sollte errichtet werden können, daß dagegen für den Akt der Eigenthumserwerbung selbst an der Stelle der Tradition, die bei Verkäufen von Schiffen oft nicht möglich sein werde, eine schriftliche Willenserklärung eingeführt werden sollte. Das erwähnte Mitglied behielt sich vor, zum zweiten Absatze des Art. 391 seine Ansicht näher zu formuliren.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, auszusprechen, daß es zu Verträgen, mit welchen das Eigenthum an Schiffen übertragen, resp. ein Recht, die Uebertragung des Eigenthums zu verlangen, begründet werde, der schriftlichen Errichtung nicht bedürfe, mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt, und mit 9 gegen 2 Stimmen die Streichung des ersten Absatzes von Art. 391 beschlossen.

Anlage.

Antrag.

Art. 390 (der Anlage A des 199. Protokolles).

Ueber die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird eine mit dem Wortinhalte desselben übereinstimmende Urkunde (Certifikat) ausgefertiget.

Treten in Bezug auf die in Art. 389 bezeichneten Thatsachen oder Verhältnisse später Veränderungen ein, so müssen dieselben in dem Schiffsregister und auf dem Certifikate, sofern nicht ein neues ertheilt wird, vermerkt werden.

Mit Rücksicht auf den Umstand, ob das Schiff zur Zeit des Eintretens dieser Veränderungen im Hafen der Einschreibung oder in einem anderen inländischen Hafen liegt, und nach Maßgabe der Ausdehnung der Reise, auf welcher es sich zur erwähnten Zeit befindet, haben die Landesgesetze die Fristen zu bestimmen, binnen welcher solche Veränderungen anzuzeigen und auszuweisen sind, sowie die Strafen festzusetzen, welche den Uebertreter dieser Vorschrift treffen.

Art. 391 a.

Ein Vertrag, durch den das Eigenthum eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes oder eines Antheils an demselben übertragen werden soll, muß schriftlich errichtet und, um gegen Dritte zu beweisen, mit einem sicheren Datum versehen sein.

Zum Erwerbe des Eigenthums ist die Uebergabe nicht erforderlich.

Art. 391 b.

Dritten gegenüber wird das Schiff, so lange der Beweis des Gegentheils nicht hergestellt ist, als das Eigenthum derjenigen angesehen, die im Schiffsregister oder in dem hinausgegebenen Certifikate als Eigenthümer eingetragen erscheinen.

Art. 392 a.

Die vertragsmäßige Bestellung eines Pfandes am Schiffe oder an einem Antheile desselben wird gegen Dritte durch die Eintragung in das Schiffsregister, und zwar mit dem Vorzugsrechte der früheren vor der späteren Eintragung, wirksam.

Die Eintragung muß enthalten:

1. den Namen des Gläubigers;
2. die Forderung, für welche das Pfand bestellt ist;
3. die Bezugnahme auf die Verpfändungs-Urkunde, unter Bezeichnung des Ortes und des Datums der Ausstellung derselben.

Die Verpfändung wird im Schiffsregister gelöscht, sobald das Erlöschen des Pfandrechtes nachgewiesen ist.

Außerdem verliert das noch im Register eingetragene Pfandrecht alle Rechtswirkung gegen Dritte:

1. durch den Verkauf des Schiffes im Wege der Zwangsvollstreckung;
2. durch den vom Schiffer im Nothfalle rechtsgültig bewirkten Verkauf des Schiffes;
3. durch das ausgewiesene Erlöschen der Forderung, für welche es bestellt ist, oder durch die nachgewiesene Aufgabe des Pfandrechtes.

Art. 392 b.

Wenn das Schiff sich auf der Reise befindet, und in dem Certifikate die aus dem Schiffsregister übertragene Ermächtigung vermerkt ist, innerhalb eines gewissen Zeitraumes und bis zu einem bestimmten Betrage ein gemeines Pfand am Schiffe zu bestellen, so gelten die innerhalb dieser Grenzen, unter Bestätigung einer Gerichts- oder Konsular-Behörde, erfolgten Eintragungen von Verpfändungen in das Certifikat, der Eintragung in das Schiffsregister gleich, und es wird ihnen das Vorzugsrecht vor jenen Eintragungen in das Schiffsregister gewahrt, welche nach der im letzteren erfolgten Eintragung der Ermächtigung geschehen sind.

Art. 392 c.

Die in das Schiffsregister nicht eingetragenen, gemeinen, auf Vertrag oder auf dem Gesetze beruhenden Pfandrechte stehen den eingetragenen nach. Die besonderen Rechte der Schiffsgläubiger werden durch die Bestimmungen der Art. 392 a und b nicht berührt.

Art. 393.

Die Geltendmachung der, von Dritten im Vertrauen auf das Register erworbenen, dinglichen Rechte auf das Schiff kann von dem Eigenthümer nicht abgewendet werden, wenn gegen ihn bewiesen wird, daß der Nichteintragung seines Eigenthumes eine Versäumniß zum Grunde lag, worauf die Landesgesetze eine Strafe verhängen.

Art. 394.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten zu bestimmen, daß die Verpfändung von Schiffen durch die Eintragung ins Schiffsregister nicht zulässig ist.

Art. 395.

(aus Art. 390 der Anlage A des 199. Protokolles).

Wenn das Schiff untergeht, oder wenn es das Recht verliert, die Landesflagge zu führen, ist dasselbe in dem Schiffsregister zu löschen.

CCIII. Sitzung.

Hamburg, am 16. Juni 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zur Berathung des

Art. 391 Absatz 2

der Anlage A des 199. Protokolles übergegangen. Zunächst stellte, dem Vorbehalte am Schlusse der vorigen Sitzung gemäß, ein Mitglied den Antrag, statt des Art. 391 folgende Bestimmungen anzunehmen:

a. „Die Form und Gültigkeit der Rechtsgeschäfte, welche den Eigen„thumserwerb an einem Seeschiffe bezwecken, wird, insofern sie sich „nicht als Handelsgeschäfte darstellen, nach den Landesgesetzen be„urtheilt.

„Das Dasein eines hienach gültigen Erwerbsgrundes bewirkt „jedoch noch nicht den Erwerb des Eigenthumes, vielmehr geschieht „die Eigenthumsübertragung in allen Fällen ausschließlich vermittelst „einer gerichtlichen oder notariellen Urkunde, welche die auf solche „Uebertragung gerichtete Erklärung des Veräußerers und deren An„nahme Seitens des Erwerbers enthält.

„Diese Erklärung und deren Annahme kann auch in den Kon„trakt selbst aufgenommen werden, wenn letzterer in der obigen „glaubhaften Form errichtet wird.

„Die Uebergabe des faktischen Besitzes ist zu dem Erwerbe des „Eigenthums an Seeschiffen nicht erforderlich."

Zur näheren Begründung dieses Antrages brachte das erwähnte Mitglied im Wesentlichen Folgendes vor: Für den Seeverkehr sei, wie auch das Zeugniß angesehener Seerechtslehrer bestätige, bei Veräußerungen von Schiffen die Fixirung des Augenblickes der Eigenthumsübertragung aus verschiedenen Rücksichten von großer Bedeutung, und ebenso groß das Bedürfniß, daß man über den Augenblick des Eigenthumsübergangs eine beweisfähige Urkunde in Händen habe. Diesen Bedürfnissen entspreche die in fast allen Seerechten vorkommende Bestimmung, daß die Veräußerung wenigstens schriftlich geschehen müsse; das gemeine Recht dagegen sei in dieser Hinsicht mangelhaft, indem nach demselben die Tradition des Besitzes

mit der Absicht der Eigenthumsübertragung und eben deshalb, je nach den Umständen, zu viel oder zu wenig gefordert werde. Zuviel, weil der Besitz sich oft nicht übertragen lasse, wo doch oft eine sofortige Veräußerung nothwendig werde; zu wenig, weil die Besitzübertragung aus den verschiedensten Beweggründen vorkommen könne, und deshalb nicht selten unter den Parteien streitig, gewöhnlich aber für Dritte nicht ersichtlich sei, ob dieselbe in einem konkreten Falle in der Absicht der sofortigen Eigenthumsübertragung oder in einer anderen Meinung stattgehabt habe. Ueberdies habe die gemeinrechtliche Lehre vom Besitze zu feinen Unterscheidungen geführt, in deren Folge eine Tradition häufig da angenommen werden müsse, wo eine körperliche Besitzübertragung nicht stattgehabt habe (constitutum possessorium, brevi manu traditio), und ebenso leicht und unmerklich für Dritte eine Rücktradition vorgenommen, somit die Wirkung der geschehenen Eigenthumsübertragung aufgehoben werden könne. Das System des gemeinen Rechtes biete also bezüglich des Wechsels im Eigenthume der Schiffe diejenige Sicherheit nicht, welche, wie oben bemerkt, ein dringendes Bedürfniß für den Seeverkehr sei. Der vorliegende Antrag habe die Absicht, diesem Mißstande abzuhelfen, und zu bewirken, daß der Wille der Eigenthumsübertragung immer in einer solchen Weise ausgedrückt werden müsse, daß er von den Parteien selbst nicht in Zweifel zu ziehen und für Dritte erkennbar sei. Zu diesem Behufe bestimme derselbe, daß die Absicht der Eigenthumsübertragung, um rechtlich wirksam zu sein, in einem schriftlichen Dokumente ausgesprochen werden müsse, und daß diese schriftliche Erklärung an die Stelle der realen Tradition sowie der verschiedenen, nach gemeinem Rechte anstatt der realen Tradition zulässigen, Uebertragungsformen treten solle. Diese ausschließliche Form der Eigenthumsübertragung sei ohne Zweifel mit den verschiedenen Civilgesetzgebungen Deutschlands leicht vereinbar; auf deren Grund scheine also auch wenigstens einigermaßen eine Einigung in Betreff der Uebertragung des Eigenthumes an Seeschiffen für ganz Deutschland möglich zu sein. Ein Blick auf die Hauptsysteme der Gesetzgebung werde dies bewähren. Was das gemeine Recht angehe, so ergebe sich aus dem, was in der vorigen Sitzung und so eben vorgebracht worden, daß dasselbe insoferne keine Aenderung erleiden solle, als es sich um die Begründung einer Verpflichtung zur Eigenthumsübertragung handle. Kaufverträge u. dgl. könnten ungeachtet dieses Vorschlages nach wie vor mit voller Gültigkeit mündlich errichtet werden, die Abweichung beziehe sich also nur auf die Form der Uebergabshandlung. Das preußische Landrecht enthalte, abgesehen von dem Satze, daß für diejenigen Verträge, durch welche die oben erwähnte Obligation begründet werden solle, die

schriftliche Errichtung erforderlich sei, noch die weitere Bestimmung, daß dann, wenn nichts Anderes ausdrücklich verabredet worden, die Errichtung der Vertragsurkunde zugleich als Tradition anzusehen sei. Diese Bestimmung treffe dem Grundgedanken nach mit dem vorliegenden Antrage nahe zusammen, indem durch dieselbe ohne Zweifel gleichfalls die Fixirung des Augenblickes der Eigenthumsübertragung bezweckt werde; insoferne aber auch der Wille der Kontrahenten, sofort bei Eingehung des Kaufvertrages u. dgl. das Eigenthum zu übertragen, präsumirt werden solle, scheine die Bestimmung des preußischen Landrechtes zu weit zu gehen und nicht selten mit der eigentlichen Intention der Kontrahenten sich im Widerspruche zu befinden, welche Letzteren oft nicht vorsichtig genug seien, um ausdrücklich zu sagen, daß vorerst nur die Verpflichtung zur Eigenthumsübertragung begründet, diese selbst aber erst später, z. B. nach Bezahlung des Kaufschillings vorgenommen werden solle. Insoweit sei deshalb auch dem preußischen Landrechte im vorliegenden Antrage nicht gefolgt. Da indessen allerdings ein Interesse dafür bestehe, daß man die Eigenthumsübertragung mit dem die Obligation begründenden Rechtsgeschäfte verbinden könne, so sei in den Antrag der dritte Absatz aufgenommen worden. Was das österreichische Recht angehe, so komme dieses rücksichtlich der Eigenthumsübertragung dem gemeinen Rechte am nächsten; von ihm gelte also das, was über das letztere gesagt sei, nur müsse noch beigefügt werden, daß der der Versammlung vorgelegte Entwurf eines österreichischen Seerechtes die Fixirung des Augenblickes der Eigenthumsübertragung gleichfalls im Auge habe (vgl. § 8 und 9). Anlangend endlich das französische Recht, so sei in demselben ein Unterschied zwischen dem die Verpflichtung zur Eigenthumsübertragung begründenden Rechtsgeschäfte und der Uebertragung selbst nicht gemacht worden. Nach dem französischen Rechte habe vielmehr schon der Kauf ꝛc. den Eigenthumsübergang zur Folge, wenn auch allerdings auf umgekehrtem Wege der Besitzübertragung wieder eine große Bedeutung beigelegt sei, indem z. B. den Gläubigern des Veräußerers gegenüber das Schiff als das Eigenthum des Letzteren so lange angesehen werden dürfe, bis es für Rechnung des Käufers den Hafen verlassen habe. Mit dem französischen Rechte lasse sich demgemäß der vorliegende Antrag um so leichter vereinigen, als in demselben ohnehin eine schriftliche Errichtung der die Seeschiffe betreffenden Kaufverträge ꝛc. vorgeschrieben sei.

Wenn aber erhebliche Bedenken dagegen bestünden, daß eine schriftliche Willenserklärung an der Stelle der Besitzübertragung vorgeschrieben, sohin für die Veräußerung von Seeschiffen diese Tradition gänzlich beseitigt werden solle, so möge man die fragliche Willenserklärung doch wenigstens

neben der Tradition als gültige Form der Eigenthumsübertragung bestehen lassen und also mindestens soviel aussprechen, daß es den Kontrahenten freistehe, anstatt im Wege der Tradition durch die im vorliegenden Antrage proponirte Form das Eigenthum an Seeschiffen zu übertragen.

Da sich jedoch gegen die Durchführbarkeit des Eingangs erwähnten Antrags mehrfache Bedenken erhoben, zog ihn der Herr Antragsteller zurück.

Hierauf wurde von anderer Seite der Antrag gestellt, folgende Bestimmungen anzunehmen:

b. „Die Gültigkeit eines Rechtsgeschäftes, welches die Uebertragung „des Eigenthumes eines Schiffes oder eines Antheils daran bezweckt, „wird, insoferne nicht ein Handelsgeschäft vorliegt (Art. 254—260), „nach den Landesgesetzen beurtheilt.

„Die Vereinbarung der Parteien, daß sofort mit der Perfektion „des Geschäftes das Eigenthum übergehen solle, ersetzt die zum „Eigenthumserwerb nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte er„forderliche Tradition.

„Zum Zwecke der Eintragung der Eigenthumsveränderung in „das Schiffsregister kann der Erwerber die gerichtliche oder notarielle „Verlautbarung der Veräußerung Seitens des Veräußerers ver„langen."

Zur Motivirung dieses Antrags nahm der Herr Antragsteller bezüglich des ersten Absatzes Bezug auf den in der vorigen Sitzung gefaßten Beschluß und bemerkte, die ausdrückliche Aufnahme dieses ersten Absatzes sei nöthig, damit der dritte Absatz nicht irrthümlich dahin verstanden werde, als solle für die Gültigkeit der Veräußerungsverträge eine besondere Form vorgeschrieben werden. Bezüglich des zweiten Absatzes aber hob derselbe hervor, da nach den meisten Civilgesetzgebungen zur wirklichen Uebertragung des Eigenthumes die Tradition erforderlich und letztere bei einem Schiffe häufig mit Schwierigkeiten verbunden und meist nicht möglich sei, so daß ein Eigenthumswechsel in der Regel nur bei den in der Nähe der Pacis-centen befindlichen Schiffen und bei auswärts befindlichen Schiffen nur dann statthaben könne, wenn die Betheiligten Zeit und Gelegenheit hätten, die Tradition durch Mittelspersonen zu bewirken, so habe sich zur Abwendung der hieraus für die Schifffahrt entstehenden Nachtheile nicht selten der Grundsatz Geltung verschafft, daß bei der Veräußerung eines Schiffes zur Uebertragung des Eigenthums die Tradition ausnahmsweise nicht unbedingt erforderlich sei. Namentlich aber wenn Krieg bevorstehe, sei das höchste

Interesse vorhanden, daß man die auswärts befindlichen Schiffe nicht blos verkaufen, sondern auch mit voller rechtlicher Wirksamkeit das Eigenthum derselben sofort auf Andere übertragen könne. Man müsse deshalb Bedacht darauf nehmen, eine Form der Eigenthumsübertragung zu finden, welche an die Stelle der Tradition treten könnte. Diesem Bedürfnisse beabsichtige der an das preußische allgemeine Landrecht sich anlehnende zweite Absatz des Antrags zu genügen. Wenn es nun in demselben heiße, daß die betreffende Vereinbarung die Tradition ersetze, so solle dies nicht bedeuten, daß diese Vereinbarung an die Stelle der Tradition treten müsse, und somit für die Veräußerung von Seeschiffen die Tradition abgeschafft sein solle, sondern nur soviel, daß die Parteien, wenn sie die Tradition nicht vornehmen könnten oder wollten, anstatt derselben den in Absatz 2 gebotenen Ausweg benutzen könnten. Der dritte Absatz endlich sei nothwendig, wenn man dem Erwerber unter Strafandrohung befehle, die Erwerbung eines Schiffes in das Register innerhalb gewisser Fristen eintragen zu lassen; wenn man nicht das Unmögliche verlangen und mit Strafen verfolgen wolle, so sei es unerläßlich, daß man dem Erwerber auch die Mittel an die Hand gebe, mit denen er sich in den Stand setzen könne, der Vorschrift des Gesetzes zu genügen.

Bei Diskussion dieses Antrags wurde zunächst die Streichung des ersten Absatzes beantragt, und hiefür bemerkt, der Inhalt dieses Absatzes entspreche allerdings dem in der vorigen Sitzung in Betreff der Form der Veräußerungsverträge gefaßten Beschlusse, es sei aber weder nöthig noch räthlich, denselben in das Handelsgesetzbuch aufzunehmen. Wenn letzteres über diejenigen Verkäufe von Seeschiffen u. dgl. nichts enthalte, welche nicht als Handelsgeschäfte zu betrachten seien, so verstehe es sich von selbst, daß dieselben nach den betreffenden Civilgesetzgebungen beurtheilt werden müßten. Nach kurzer Besprechung entschied sich die Versammlung für die Streichung des betreffenden Absatzes.

Bezüglich des zweiten Absatzes sprachen sich mehrere Mitglieder dahin aus, daß es am angemessensten scheine, nunmehr, da über die Form der bei der Uebertragung des Eigenthumes an Schiffen vorkommenden Rechtsgeschäfte keine allgemeineren Bestimmungen in das Gesetzbuch aufgenommen würden und ein einheitliches Recht hierüber nicht zu erzielen sei, auch die Aufnahme von Bestimmungen über einzelne Fragen, welche bei der Eigenthumsübertragung zur Entscheidung kämen, zu unterlassen, weil zu befürchten stehe, daß jede Art der Erledigung dieser Fragen mit der einen oder der anderen Civilgesetzgebung unvereinbar sein werde, zumal nicht nach allen Gesetzgebungen eine Tradition zur Uebertragung des Eigen-

thumes erforderlich sei. Dazu komme noch, daß die proponirte Form der Eigenthumsübertragung nur ein geringes praktisches Interesse habe, denn bei Schiffen, die sich in der Nähe der Kontrahenten befänden, werde die reale Tradition nach wie vor die Regel bilden; Eigenthumsübertragungen an entfernten Schiffen kämen aber meist nur bei nahe bevorstehendem oder schon ausgebrochenem Kriege vor; wenn man nun diese auch nicht erleichtere, so werde dies keinen Nachtheil bringen, da sie von den kriegführenden Mächten in der Regel doch nicht anerkannt würden.

Ein anderes Mitglied hielt dafür, daß man neben der in dem Antrage unter b vorgeschlagenen Form der Eigenthumsübertragung nur noch die reale Tradition für zulässig erklären, somit für den Eigenthumsübergang bei Seeschiffen die außerdem noch denkbaren Arten einer symbolischen Tradition ausschließen sollte, da gerade die letzteren es seien, durch deren Anwendung sowohl die Tradition als die Rücktradition sehr leicht und unmerklich möglich werde und sohin die Sicherheit des Seeverkehrs große Gefahr laufe.

Von einem Herren Abgeordneten wurde sodann gegen den Antrag unter b hervorgehoben: Vor Allem führe schon die Fassung desselben zu mannigfachen Bedenken. Wenn es in demselben heiße, die betreffende Erklärung ersetze die nach den Civilgesetzgebungen erforderliche Tradition, so könne dies einmal dahin mißverstanden werden, daß unter allen Umständen an die Stelle der Tradition die fragliche Erklärung treten müsse. Sodann könne dieser Ausdruck auch so aufgefaßt werden, daß die in Frage stehende Erklärung durchweg dieselbe Wirkung haben solle, wie die Tradition, daß sie also auch den Besitz des verkauften Schiffes auf den Erwerber übertrage u. dgl. Dies würde aber ohne Zweifel nicht richtig sein, denn wenn z. B. ein Anderer als der bisherige Eigenthümer sich im Besitze des Schiffes befinde, so könne der Letztere den Ersteren durch eine blose Willenserklärung nicht des Besitzes entsetzen und diesen auf den neuen Erwerber übertragen. Ebensowenig werde der neue Erwerber dann Besitzer, wenn der Schiffer in der Ferne sich befinde und wegen seiner Unbekanntschaft mit der stattgehabten Veräußerung fortwährend die Absicht habe, das Schiff für den bisherigen Eigenthümer zu besitzen, denn diese Intention des Schiffers könne durch eine blose Willenserklärung des Veräußernden nicht geändert werden. Es sei deshalb angemessen, deutlicher zu sagen, was die Absicht der Versammlung sei, daß nämlich Eigenthum auch ohne Besitzübertragung übergehen solle, wenn eine entsprechende Willenserklärung vorliege, also daß diese Willenserklärung zur Eigenthumsübertragung genüge. Auch aus dem Grunde scheine die Fassung unter b zu eng zu sein, weil

in einer Civilgesetzgebung zur Uebertragung des Eigenthums möglicher Weise noch etwas Anderes als eine Tradition gefordert werden könnte und auf solche Fälle in der fraglichen Fassung keine Rücksicht genommen sei. Was sodann den materiellen Inhalt des Absatzes 2 angehe, so sei nicht abzusehen, weshalb eine solche Erklärung nur dann von rechtlicher Wirksamkeit sein sollte, wenn sie mit dem Veräußerungsvertrage verbunden werde, weshalb also z. B. dann, wenn in diesem Vertrage ausgemacht wäre, daß das Eigenthum des Schiffes erst nach Bezahlung des Kaufschillings übertragen werden solle, nach erfolgter Bezahlung die Uebertragung im Wege der proponirten Willenserklärung nicht sollte vorgenommen werden können. Der erwähnte Herr Abgeordnete proponirte deshalb folgende Fassung des zweiten Absatzes:

c. „Zur Uebertragung des Eigenthums an einem Schiffe genügt die „Erklärung des Veräußerers und deren Annahme von Seiten des „Erwerbers."

Nachdem hierauf noch für die Beibehaltung einer Bestimmung im Sinne des zweiten Absatzes von mehreren Seiten hervorgehoben worden war, daß ein dringendes Bedürfniß hiefür vorhanden sei, weil ohne einen solchen Satz in denjenigen Fällen, in welchen die Veräußerung und Uebertragung des Eigenthums an entfernten Schiffen unumgänglich nothwendig sei, diese letztere geradezu unmöglich wäre, nachdem ferner dafür, daß man auch die symbolischen Traditionsarten nicht ausschließen möge, bemerkt worden war, dieselben seien nach den meisten Seerechten zulässig, wie z. B. nach dem amerikanischen, dem englischen Rechte, und hätten keine größere Unsicherheit im Gefolge, als die reale Tradition, da auch eine reale Tradition, soviel die Seeschiffe angehe, kein Merkzeichen hinterlasse und somit für den Dritten gleichfalls nicht erkennbar sei, erstreckte sich die weitere Diskussion auf die Erörterung der Frage, ob der auf Uebertragung des Eigenthums gerichteten Willenserklärung schon alsdann rechtliche Wirksamkeit zugesprochen werden könne, wenn dieselbe ohne besondere Form, blos mündlich abgegeben wäre, oder ob mindestens eine schriftliche Erklärung, wenn auch nur in der Form schriftlicher Korrespondenz oder die Errichtung einer von beiden Kontrahenten unterzeichneten Urkunde oder nebstdem die Herstellung eines sicheren Datums, also eine gerichtliche oder notarielle Beglaubigung dieser Urkunde zu verlangen sei.

Nach Erwägung der Zweckmäßigkeitsgründe für und wider und nachdem gegen den Antrag unter c noch eingewendet worden war, der Ausdruck: „genügt die Erklärung ꝛc." werde leicht zu Mißverständnissen führen, indem man der Meinung sein könnte, daß es nicht einmal eines Titels zum

Eigenthumserwerbe ꝛc. bedürfen solle, ergab sich in der Versammlung allgemeine Uebereinstimmung darüber, daß, wenn der fragliche zweite Absatz überhaupt angenommen werde, die betreffende Willenserklärung immer zulässig sein solle, gleichviel ob sie mit dem Veräußerungsvertrage verbunden oder erst später abgegeben werde, daß also der Antrag unter b in dieser Beziehung jedenfalls zu berichtigen sei. Sodann wurde zuerst die Frage, ob zur Gültigkeit dieser Erklärung ein sicheres Datum, d. i. eine gerichtliche oder notarielle Beglaubigung der wegen derselben zu errichtenden Urkunde erfordert werden solle, zur Abstimmung gebracht, und mit 7 gegen 4 Stimmen verneint; mit demselben Stimmenverhältnisse wurde der Antrag, die Errichtung einer von beiden Parteien unterzeichneten Urkunde über die betreffende Erklärung zu verlangen, abgelehnt; mit 8 gegen 3 Stimmen wurde sodann auch der Vorschlag verworfen, daß man jedenfalls auf schriftlicher Abgabe der entsprechenden Erklärung bestehen solle, wenn sie auch nur im Wege der Korrespondenz geschehen würde. Endlich wurde mit 7 gegen 4 Stimmen der Beschluß dahin gefaßt: die im Falle der Veräußerung eines Schiffes von den Parteien getroffene Vereinbarung, daß das Eigenthum übergehen solle, ersetze die nach allgemeinem bürgerlichen Recht zum Eigenthumserwerbe erforderliche Tradition. Der Antrag auf Streichung der eben angenommenen Bestimmung aber wurde mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Absatz 3 des Antrags unter b wurde nach kurzer Debatte mit Stimmeneinhelligkeit unter der Modifikation angenommen, daß statt: „Verlautbarung" „Beurkundung" zu setzen sei.

Hierauf wurde beantragt, den Art. 391 b der Anlage des 202. Protokolles (Seite 1696) anzunehmen, somit auszusprechen, daß das Schiffsregister und das Certifikat, obschon sie zunächst nur für das öffentliche Recht von Bedeutung und dazu bestimmt seien, als Mittel zur Erkennung der Nationalität der Schiffe und als Haupt-Schiffspapier zu dienen, doch insoferne für das Privatrecht von Bedeutung seien, als sie prima facie und vorbehaltlich des Gegenbeweises zu Gunsten Dritter Beweis darüber machen könnten, daß der Eingetragene wirklich Eigenthümer des Schiffes sei, demzufolge durch Aufnahme des beantragten Zusatzartikels zu verordnen, daß derjenige, der als Eigenthümer in das Schiffsregister eingetragen worden, den Beweis zu führen habe, wenn er behaupte, daß er nicht Eigenthümer oder Miteigenthümer sei. Es wurde hervorgehoben, eine solche Bestimmung sei ebensowohl im Interesse des Staates als der Privaten unentbehrlich, damit dieselben doch irgend einen Anhaltspunkt dafür hätten, wen sie als Rheder in Anspruch nehmen könnten.

Nachdem jedoch darauf aufmerksam gemacht worden war, daß möglicher Weise in einzelnen Fällen das Schiffsregister einen anderen Inhalt haben könne, als das Certifikat, und daß es überhaupt mißlich sei, die in Rede stehende Bedeutung noch einer andern Urkunde als dem amtlichen Register beizulegen, wurde vorgeschlagen, aus dem proponirten Art. 391 b die Worte: „oder in dem hinausgegebenen Certifikate“ zu streichen.

Nach kurzer Debatte, in welcher noch gegen die Fassung des Antrages hervorgehoben wurde, man sollte nicht so allgemein, wie in demselben geschehe, demjenigen, welcher selbst die Eintragung als Eigenthümer erwirkt habe, den direkten Gegenbeweis, daß er dennoch nicht Eigenthümer sei, vorbehalten, wurde der proponirte Artikel 391 b unter Weglassung der Worte: „oder in dem hinausgegebenen Certifikate“ und unter dem Vorbehalte einer Revision seiner Redaktion mit 9 gegen 2 Stimmen angenommen.

CCIV. Sitzung.

Hamburg, am 18. Juni 1858.

Nachdem beim Beginn der heutigen Sitzung unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule der Versammlung mitgetheilt worden war, daß auch die fürstlich Thurn- und Taxissche Post für die dienstliche Korrespondenz von und an die Conferenz Portofreiheit bewilligt habe, beantragte einer der östr. Herren Abgeordneten auf den in voriger Sitzung zu Art. 391 in Betreff des Eigenthumsübergangs bei Seeschiffen gefaßten Beschluß zurückzugehen und denselben nochmals in Erwägung zu ziehen. Der erwähnte Herr Abgeordnete brachte nämlich vor, der fragliche Beschluß würde in seiner jetzigen Allgemeinheit mit dem Systeme des östr. bürgerlichen Rechtes kaum zu vereinigen sein. An keinem, selbst nicht an dem unbedeutendsten, beweglichen Gegenstande könne in Oesterreich das Eigenthum ohne Uebergabe übertragen werden. Am wenigsten könne ausnahmsweise eine Erleichterung bei Schiffen eintreten; bei diesen scheine

die Wichtigkeit des Objektes, die Schutzbedürftigkeit Dritter gegen Simulation und hochwichtige internationale Rücksichten vielmehr auf eine Erschwerung der Formen bei Uebertragung des Eigenthumes hinzuweisen. Nicht blos im allgemeinen bürgerlichen Rechte, sondern auch bei allen Entwürfen des Privatseerechtes habe man mit Rücksicht hierauf in Oesterreich auf die Tradition den entschiedensten Accent gelegt, insoferne diese Entwürfe das Schiff nicht gleich einem Immobile behandelt und die Erwerbung eines dinglichen Rechtes an demselben von der Eintragung in ein öffentliches Buch abhängig gemacht hätten, wie dies im Entwurfe vom Jahre 1841 in den §§ 3, 4 und 5 geschehen sei. Namentlich bestimme der, der Versammlung vorgelegte, gedruckte Entwurf vom Jahre 1848 in § 8 ausdrücklich, daß das Schiffseigenthum nur nach den Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, also nur durch Tradition erworben werden könne, gleichviel ob diese eine physische oder symbolische sei. In neuester Zeit habe sich jedoch die Ansicht geltend gemacht, daß sich das Erforderniß der Tradition bei Veräußerungen des Schiffes auf der Reise nicht durchführen lasse, weil hier eine physische Uebergabe nicht möglich, und eine symbolische für dritte Personen in den wenigsten Fällen erkennbar sei. Und in der That lasse sich auch nicht verkennen, daß die Veräußerung eines Schiffes in transitu, deren Zulässigkeit man aus kommerziellen Rücksichten anerkennen müsse, ein contractus sui generis sei, bei dem man nothgedrungen von der Uebergabe absehen müsse; indessen müsse doch dasjenige Rechtsgeschäft, welches die Stelle der Tradition vertreten solle, durch eine erhöhete Förmlichkeit selbst einen Ersatz für die Sicherheit gewähren, die in gewöhnlichen Fällen in der Tradition liege. Der Eingangs erwähnte Herr Abgeordnete läugnete, daß der Satz: „bei der Uebertragung des Schiffseigenthums komme es auf die Tradition nicht an," in dieser Allgemeinheit als ein anerkannter seerechtlicher Grundsatz gelte, und führte weiter an, in Wirklichkeit finde dieses Prinzip nur auf Verkäufe in transitu Anwendung und sei nur für diese seerechtliches Bedürfniß. Wenn dieser Unterschied von einzelnen Autoren oder Gesetzgebungen nicht gemacht sei, so könne man darin nur eine Unklarheit der Begriffe erkennen. Wer ein Schiff im Heimathhafen kaufe, davon physischen Besitz nehme und dasselbe in sein eigenes Privatdock führe, bei dem könne das Moment der Besitzergreifung und Abführung für die Erwerbung des dinglichen Rechts nicht weniger entscheidend sein, als für den Bauer, der ein Pferd kaufe, die Abführung desselben in seinen Stall. Wenn man aber für den Verkauf des Schiffes in transitu und für den damit sehr analogen Fall des Verkaufes desselben, während es sich in

einem fremden Hafen befinde, von der Tradition absehe, so müsse man, wenn auch auf einer gerichtlichen oder notariellen Beglaubigung nicht bestanden werden solle, doch wenigstens als Ersatz die Schriftlichkeit des an die Stelle der Tradition tretenden Rechtsgeschäftes begehren, wenn nicht alle Daten der Eigenthumsübertragung, besonders in ihrer Wirksamkeit gegen Dritte, völlig ins Unbestimmte und Nebelhafte verschwimmen sollten. Ohnehin werde die Schriftlichkeit der Verkaufsurkunde beinahe von allen neueren Gesetzen für jede Art des Verkaufes, selbst im Heimathafen, als Bedingung der Eigenthumsübertragung gefordert. Dies sei selbst bei solchen Gesetzbüchern der Fall, welche sonst die Mündlichkeit unbedingt zuließen, z. B. beim code de commerce, der im Art. 109 in Handelssachen niemals für den Kauf und Verkauf eine Urkunde verlange, wohl aber im Art. 195 ausnahmsweise auf der Errichtung einer öffentlichen oder Privaturkunde bestehe, wenn es sich um die Veräußerung eines Schiffes handle. Auch könne nach französischem Rechte eine solche Urkunde nicht etwa durch blose kaufmännische Korrespondenz ersetzt werden; durch die letztere möge es gestattet sein, das Bestehen des obligatorischen Verhältnisses, keineswegs aber, mit rechtlicher Wirkung gegen Dritte, den Uebergang des Eigenthumes selbst zu beweisen. Der Herr Antragsteller suchte durch einzelne Beispiele darzuthun, wie schwankend der Rechtszustand unter den Kontrahenten selbst, wie unsicher die Stellung gegenüber den Dritten, wie gefährlich diese Formlosigkeit in internationaler Beziehung sein würde, falls man nicht mindestens die Errichtung einer schriftlichen Urkunde mit der Rechtswirkung der Uebertragung des Eigenthumes an einem Schiffe in transitu oder in einem ausländischen Hafen verlangen wollte, und hob noch weiter hervor, für den kaufmännischen Verkehr könne in dieser Form keine Schwierigkeit liegen, denn es handle sich ja um wichtige Interessen, welche für den Fall, daß beide Kontrahenten nicht an demselben Orte sich aufhielten, gewiß die Mühe der Einsendung einer ordentlichen Vollmacht an irgend einen Korrespondenten verlohnten. Dem Allem zufolge könne in Oesterreich eine Ausnahme von der allgemeinen Regel kaum anders als für den speziellen Fall gerechtfertigt werden, wo eine Tradition überhaupt nicht durchführbar sei, nämlich bei Schiffen, die sich auf der Reise oder in einem ausländischen Hafen befänden. Sodann sei, wie bemerkt, für diesen Fall ein Surrogat der Uebergabe in der Erhöhung der formellen Anforderungen an das die Stelle der Tradition vertretende Rechtsgeschäft unumgänglich nothwendig, und als äußerstes Minimum könne hier nur die Errichtung einer schriftlichen Urkunde erscheinen, worin erklärt werde, daß das Eigenthum sofort

von dem Veräußerer auf den Erwerber übergehe. Endlich könne diese Erklärung nur die Tradition ersetzen, und müsse der Veräußernde daher selbst Besitzer sein, um auf diese Weise das Eigenthum zu übertragen, welches Moment zur Abhaltung ganz irriger Auffassungen in der Redaktion hervorgehoben werden müsse. Der erwähnte Herr Abgeordnete machte deshalb den Vorschlag, dem Art. 391 vorbehaltlich besserer Redaktion folgenden Inhalt zu geben:

„Die, im Falle der Veräußerung eines Schiffes oder eines Antheils „an demselben, von den Parteien in einer schriftlichen Urkunde ge„troffene Vereinbarung, daß das Eigenthum an dem, auf der Reise „oder in einem ausländischen Hafen befindlichen, Schiffe aus dem „Besitze des Veräußerers in jenen des Erwerbers sofort übergehen „solle, ersetzt die, nach den Landesgesetzen zum Eigenthumserwerbe „etwa erforderliche, Tradition."

Diesem Antrage schloß sich, nachdem mit 8 gegen 3 Stimmen genehmigt worden war, daß auf den Eingangs genannten Beschluß zurückgegangen werde, ein Mitglied unter der Modifikation an, daß es beantragte, die vorgeschlagene Bestimmung ganz allgemein, wie dies auch im englischen und amerikanischen Rechte geschehen sei, ebenfalls auf den Verkauf von Schiffsparten als anwendbar zu erklären, weil der Grund, wegen dessen der Absatz 2 des Art. 391 überhaupt vorgeschlagen worden, die Erwägung nämlich, daß bei einem Schiffe in transitu, eine Tradition nicht möglich sei, auch bei allen Verkäufen von Schiffsparten zutreffe; ferner führe die Analogie der Cessionsurkunden darauf, hier nicht eine von beiden Theilen, sondern nur eine von dem Veräußerer unterzeichnete schriftliche Akte zu verlangen.

Die Mehrzahl der Mitglieder sprach sich jedoch gegen eine Aenderung des in der vorigen Sitzung gefaßten Beschlusses aus, indem sie hervorhob: Abgesehen davon, daß selbst in Oesterreich noch nicht endgültig entschieden zu sein scheine, ob nicht dem Systeme der Vorzug gebühre, auf welchem der in der vorigen Sitzung gefaßte Beschluß beruhe, da der der Versammlung vorgelegte Entwurf eines östr. Privatseerechtes näher mit diesem Beschlusse als dem heute gestellten Antrage zusammentreffe, und mindestens symbolische Traditionen als statthaft anerkenne, würde die Annahme des so eben eingebrachten Antrages eine bisher nicht gebräuchliche Beschränkung des Verkehrs mit Seeschiffen nach sich ziehen. Alle neueren Seerechte seien, wenn ihr Grundcharakter nicht darin bestehe, Formvorschriften überall zu begünstigen, sichtlich bemüht gewesen, diesen Verkehr zu erleichtern, um nach Möglichkeit in Kriegsfällen drohenden Schaden abzuwenden, und den

Verkauf von Schiffen an Angehörige neutraler Staaten zu befördern. Mit Rücksicht hierauf sei es vor Allem höchst bedenklich, eine Nachweisung der die Eigenthumsübertragung betreffenden Erklärung durch Korrespondenz nicht für ausreichend zu erklären und auf einer von beiden Kontrahenten unterzeichneten Urkunde zu bestehen; gerade bei bevorstehendem Kriege, wo solche Eigenthumsübertragungen am häufigsten vorkämen und am dringendsten nothwendig seien, werde es nicht selten an Zeit und Gelegenheit für die Errichtung solcher Urkunden fehlen. Die Beschränkung des Antrags auf die auf der Reise oder in einem ausländischen Hafen befindlichen Schiffe sei ebenso unhaltbar. Auch inländische Häfen könnten vom Aufenthaltsorte des Verkäufers und Käufers soweit entfernt sein, daß diese eine reale Tradition des Schiffes nicht vornehmen könnten und sohin wünschen müßten, daß es ein Surrogat für diese Tradition gebe. Wenn man einmal Grund genug dazu zu haben glaube, um von einem Rechtssatze des allgemeinen bürgerlichen Rechtes zu Gunsten des Seerechtes eine Ausnahme zu statuiren, so möge man doch die Sache nicht dadurch verwickelt machen, daß man Unterscheidungen und von dieser Ausnahme wiederum Ausnahmen aufstelle. Solche Unterscheidungen wie die hier proponirten seien überdies in keinem Seerechte enthalten. Endlich sei es auch bedenklich, auszusprechen, daß der bisherige Eigenthümer, um durch seine Erklärung wirklich Eigenthum übertragen zu können, seinerseits in Besitz gewesen sein müsse. Eine solche Bestimmung würde, abgesehen davon, daß dadurch eine zweite Eigenthumsübertragung durch den Erwerber unmöglich werde, im Kriege zu den bedenklichsten Belästigungen der Schiffe führen. Es stehe zu befürchten, daß die Prisengerichte einen vollständigen Beweis darüber verlangten, daß der Veräußerer des Schiffes zur Zeit der Eigenthumsübertragung juristisch im Besitze des Schiffes gewesen sei. Von Besitzübertragung müsse man, wenn dem Bedürfnisse Genüge geschehen solle, ganz absehen und demzufolge bestimmen, daß auch ohne Besitzübertragung durch die blose Erklärung des auf den Eigenthumsübergang gerichteten Willens Eigenthum übertragen werden könne; daß also diese Erklärung nicht eine Form der Besitzübertragung sondern ein Ersatz derselben, eine andere Form der Eigenthumsübertragung sei.

Nach dem Schlusse der Debatte wurde der Eingangs erwähnte Antrag zunächst mit der Modifikation, daß ein schriftlicher Nachweis der Uebertragungserklärung (also auch eine entsprechende Korrespondenz) genügen solle, zur Abstimmung gebracht und mit 7 gegen 4 Stimmen verworfen, und der Antrag, die Behändigung einer schriftlichen Uebertragungs- oder Cessionsakte des Veräußerers an den Erwerber für ausreichend zu erklären,

beziehungsweise auf einer solchen Urkunde zu bestehen, mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt; ebenso wurde der Antrag, die betreffende Bestimmung ganz allgemein für die Veräußerung von Schiffsantheilen zu statuiren, mit 9 gegen 2 Stimmen und der zuerst der Debatte unterstellte Antrag in seiner ursprünglichen Fassung mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt, so daß es bei dem in voriger Sitzung gefaßten Beschlusse sein Verbleiben hat.

Hierauf wurde zu

Art. 392

der Anlage A zum 199. Protokolle übergegangen und hiebei zuerst die Frage besprochen, ob es überhaupt räthlich sei, Bestimmungen in Betreff der Verpfändung von Seeschiffen in das Seerecht aufzunehmen.

Zu Gunsten einer Bejahung dieser Frage wurde zunächst angeführt, die einzelnen Gesetzgebungen seien rücksichtlich der Bestimmungen über die Formen der Pfandbestellung in hohem Grade verschieden. Das gemeine Recht stehe in dieser Beziehung mit den Bestimmungen der meisten neueren Gesetzgebungen in direktem Widerspruche. Während nach gemeinem Rechte zur Pfandbestellung ein bloser Vertrag genüge, beruhten die neueren Gesetzgebungen darauf, daß nur solche Pfandrechte rechtlich gültig seien, welche auf eine, dritten Personen sofort kundbare, Weise errichtet würden, also Pfandrechte an Mobilien nur, wenn sich diese im Besitze des Pfandgläubigers befänden, und Pfandrechte an Immobilien nur dann, wenn sie in ein hiefür bestimmtes Grundbuch eingetragen seien. Würde das Gesetzbuch keine Vorschriften über die Schiffsverpfändung enthalten, so ergebe sich also der große Uebelstand, daß bei einem Gegenstand, welcher den Seehandel nahe berühre und mit verschiedenen, dem Seerecht eigenthümlichen Lehren, als der über die Bodmerei, die Rangordnung der Schiffsgläubiger u. dgl., in enger Verbindung stehe, in den einzelnen Ländern ganz verschiedene Grundsätze gelten würden. Zur Beseitigung dieses Uebelstandes habe man nur die Wahl, die Schiffsverpfändung ganz auszuschließen, oder ein gemeinschaftliches Recht für dieselbe zu schaffen. Der erste Ausweg könne nicht empfohlen werden. Von so zweifelhaftem Werthe das auf ein Schiff sich beziehende Pfandrecht regelmäßig auch sein möge, so könne ihm doch nicht alle Bedeutung abgesprochen werden und die Erfahrung bestätige, daß, obgleich selbst in den Ländern, in welchen zweckmäßige und die Interessen der Gläubiger möglichst sichernde Vorschriften über die Schiffshypotheken gelten, die Schiffsverpfändungen nicht häufig seien, andererseits jedoch namentlich in außerordentlichen Fällen mit Erfolg davon Gebrauch gemacht werde, um sich aus einer

Verlegenheit zu ziehen oder Mittel zu gewinnbringenden Unternehmungen zu beschaffen. In solchen Fällen trete das Bedürfniß einer festen und zugleich dem Bedürfnisse des Verkehrs entsprechenden Form der Pfandbestellung klar hervor, wie z. B. in Oesterreich, wo vor mehreren Jahren eine Dampfschifffahrtsgesellschaft ihre Schiffe dem Staate zur Deckung einer bedeutenden Subvention verpfändet und hiebei die Frage, wie das Pfandrecht sicher zu stellen und Dritten kundbar zu machen sei, manche Schwierigkeiten bereitet habe. Man könne also unmöglich dem Rheder das Hülfsmittel der Verpfändung ganz entziehen. Versuche man dagegen ein gemeinschaftliches Recht für die Verpfändung von Schiffen zu schaffen, so entstehe zunächst die Frage, von welchen Prinzipien man ausgehen wolle, ob von denen des gemeinen Rechtes oder denen der neueren Gesetzbücher. Es werde nicht zweifelhaft sein, daß den letzteren der Vorzug gebühre. Das gemeinrechtliche System des Pfandrechtes gefährde, wie allgemein anerkannt, die Sicherheit des Verkehrs. Halte man sich aber an das System der neueren Legislationen, so biete sich das Schiffsregister als ein geeignetes Mittel dar, den zur Frage stehenden Gegenstand zweckmäßig zu ordnen, indem man dem Schiffsregister nach dem Vorgange der englischen Gesetzgebung den Charakter eines öffentlichen Hypothekenbuchs unter gewissen Voraussetzungen beilege. Selbst wenn man einwenden sollte, daß ein Bedürfniß für die Erleichterung der Verpfändung von Schiffen nicht allenthalben fühlbar geworden sei, scheine sich die Regelung der hier zur Sprache gebrachten Fragen für das allgemeine Seerecht zu empfehlen, denn für den Fall, daß sich in der Folge dieses Bedürfniß irgendwo neu ergeben würde, biete die vorläufige Aufnahme von Bestimmungen der vorgeschlagenen Art den namhaften Vortheil, daß die Frage der Verpfändbarkeit von Schiffen für alle Plätze, an denen sich früher oder später ein Bedürfniß hiefür zeigen sollte, in derselben Weise geregelt und die Befürchtung, es möchte sich dieser wichtige Theil des Rechtes an verschiedenen Orten verschieden ausbilden, beseitiget sei. Denjenigen Staaten, in welchen bisher für die Verpfändbarkeit der Seeschiffe ein Bedürfniß noch nicht empfunden worden sei, werde dadurch in keiner Weise präjudicirt, da nach dem Vorschlage in der Anlage A des 199. Protokolles den Landesgesetzen vorbehalten bleiben solle, die Verpfändbarkeit der Seeschiffe sogar gänzlich auszuschließen.

Von mehreren Seiten sprach man sich gegen die Annahme von Bestimmungen über die Verpfändung der Seeschiffe aus, indem man namentlich hervorhob: Die deutsche Rhederei habe bisher den Ruf eines soliden kaufmännischen Geschäftes gehabt, weil an den meisten Orten die Ver-

pfändung von Schiffen mit einiger Sicherheit für den Gläubiger nicht durchführbar und darum auch nicht üblich gewesen, sohin mit Recht die Ansicht allgemein verbreitet sei, daß die Rhederei in der Regel nur mit eigenem Gelde betrieben werden könne. Diese solide Haltung werde die Rhederei verlieren, sie werde voraussichtlich minder reell betrieben werden, wenn man durch die Statuirung entsprechender Vorschriften die Verpfändung von Schiffen erleichtern würde. An vielen Orten hätten wiederholte Berathungen zur Bestätigung der Ansicht geführt, daß es nicht rathsam sei, für die Verpfändung der Seeschiffe erleichternde Formen aufzustellen. Wohin solle es auch kommen, wenn jeder Rheder auf ein Schiff, das er besitze, Geld entnehmen, damit ein anderes kaufen, auch dieses verpfänden könnte u. s. w. und schließlich in der Lage wäre, eine Mehrzahl von Schiffen in See zu setzen, obschon sein Vermögen kaum zur Bezahlung eines einzigen ausreiche? Das Pfandrecht an Seeschiffen habe nebstdem sehr wenig praktischen Werth, so vorsichtig man auch bei der rechtlichen Konstruirung desselben zu Werke gehen möge. Man werde nicht umhin können, zu bestimmen, daß den hier in Rede stehenden Pfandrechten alle Schiffsgläubiger vorgingen. Wenn aber dem so sei, so bleibe dem Pfandrechte kaum noch eine praktische Bedeutung, da es gar keine Sicherheit dafür gebe, daß die Pfandforderung seiner Zeit wirklich durch das Schiff bezahlt werden könne. Das Recht, Schiffe zu verpfänden, werde mehr schaden als nützen; denn viele Unkundige würden der Meinung sein, daß das Pfandrecht wirklich eine Sicherheit biete, sie würden großen Kredit bewilligen und schließlich sich getäuscht sehen. Endlich möge man die betreffenden Bestimmungen einrichten, wie man wolle, so würden dieselben voraussichtlich mit dem einen oder dem anderen Civilrechtssysteme in Kollision kommen, und dann namentlich im Falle des Konkurses unlösliche Schwierigkeiten nach sich ziehen. Das Interesse, welches die Conferenz wahrzunehmen habe, gehe nicht weiter, als daß die nöthigen Bestimmungen darüber aufgestellt würden, in welcher Weise und mit welchen Vorrechten die Schiffsgläubiger, sowie alle diejenigen Personen, die ihre Forderungen aus den mit dem Seewesen zusammenhängenden Verhältnissen ableiteten, vorzugsweise aus dem Schiffe befriediget zu werden verlangen könnten; die Frage, wie das, was nach Bezahlung dieser Gläubiger übrig bleibe, was also gleich dem übrigen Vermögen des Rhebers sei, zu behandeln sein möge, gehöre nicht hieher, sondern in das allgemeine Civil- oder Konkursrecht. Wenn man von Aufstellung von Vorschriften über die Verpfändung der Schiffe hier auch absehe, so werde die letztere dadurch ja nirgends verboten, könne vielmehr überall, wo sich ein Bedürfniß für die-

selbe gezeigt habe, entsprechend geregelt werden; dies sei aber jedenfalls angemessener, als wenn man über ein Rechtsinstitut, dem kein allgemeines Bedürfniß entspreche, in das allgemeine Recht Vorschriften aufnehmen und dadurch diejenigen Staaten in eine Ausnahmestellung drängen wollte, welche diese Vorschriften anzunehmen Bedenken trügen.

Von verschiedenen Mitgliedern wurde sodann insbesondere die Meinung vertreten und nachzuweisen versucht, daß man jedenfalls nur eine Verpfändung von ganzen Schiffen und nicht auch zugleich eine Verpfändung einzelner Parten zulassen könne, weil sonst zahlreiche Kollisionen der Pfandbestellungen und unlösliche Verwickelungen eintreten würden. Letzteres ward bestritten und darauf hingewiesen, daß wenn die Verpflichtungen des Erwerbers eines Partes angemessen normirt seien, das geäußerte Bedenken erlediget werde; übrigens werde häufiger eine Verpfändung von Parten als von ganzen Schiffen vorkommen, doch sei die Form des Registerpfandes eine ungeeignete für die Verpfändung von Parten. Weit näher liege dieselbe Form, wie sie für Verpfändung von Aktien angenommen sei. Aktien und Parte hätten das Gemeinsame, daß der Antheil des Einzelnen an der gemeinsamen Sache in einem untrennbaren und von der Willkühr des Einzelnen unabhängigen Verbande mit dem Gesellschaftsverhältnisse stehe.

Von mehreren Seiten wurde im Laufe der Diskussion, behufs einer ausdrücklicheren Unterstützung der hier gegen einander aufgestellten Meinungen, auch auf den Inhalt der vorgeschlagenen Bestimmungen eingegangen, deren spezielle Diskussion im Wesentlichen jedoch vorbehalten blieb.

Nach dem Schlusse der allgemeinen Debatte wurde die Frage, ob auf eine spezielle Diskussion der die Verpfändung von Seeschiffen betreffenden Vorschläge einzugehen sei, mit 7 gegen 4 Stimmen bejaht.

CCV. Sitzung.

Hamburg, am 19. Juni 1858.

In heutiger Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zunächst die Redaktion der in Betreff der Schiffsregister bisher gefaßten Beschlüsse festgestellt und sodann das Protokoll der CXCVII. Sitzung vom 5. Juni, der CXCVIII. Sitzung vom 7. Juni und der CXCIX. Sitzung vom 9. Juni 1858 verlesen und genehmigt.

CCVI. Sitzung.

Hamburg, am 21. Juni 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung mit der Berathung der Frage begonnen, in welcher Weise die, die Registrirung von Verpfändungen der Seeschiffe betreffenden, Bestimmungen festzusetzen seien. Als Grundlage für diese Berathungen lagen die Artikel 392 der Anlage A zum 199. Protokolle, die Art. 392 a, b und c, Art. 393 und 394 der Anlage zum 202. Protokolle, und endlich ein dritter Antrag vor, welcher in der Anlage zu diesem Protokolle beigedruckt ist. Zum Zwecke der Erläuterung dieser Anträge und der Bezeichnung des Standpunktes, von welchem die betreffenden Herren Antragsteller ausgegangen waren, nahmen zuerst die Letzteren das Wort und wurde hiebei für den Antrag in der Anlage A zum 199. Protokolle angeführt: Vor Allem seien zwei Fragen zu entscheiden, nämlich: welche rechtliche Wirkung die Eintragung des Pfandrechtes in das Schiffsregister oder in das Certifikat haben, sodann, ob die Eintragung in das eine oder das andere erfolgen solle. Bezüglich der ersten Frage seien die Anträge

in der Anlage zum 199. Protokolle und in der Anlage zum 202. Protokolle wesentlich verschieden, indem der erstere bestimme, daß die Pfandbestellung an einem Seeschiffe als solche keine rechtliche Gültigkeit habe, wenn sie nicht eingetragen worden sei, daß also fortan die Einschreibung des Pfandrechtes die einzig mögliche Art seiner Begründung sein solle, während der letztere neben der Eintragung noch anderen Arten der Pfandbestellung, welche dem in einem konkreten Falle in Rede stehenden Civilrechte gemäß seien, ihre Wirksamkeit vorbehalte und den eingetragenen Pfandrechten nur ein Vorzugsrecht vor den nicht eingetragenen einräume. Zur Sicherung des richtigen Verständnisses der Anlage zum 199. Protokolle müsse jedoch bemerkt werden, daß unter „Pfandrecht" im Sinne dieses Antrags nur die, auch gegen den dritten Erwerber des Pfandobjektes verfolgbaren, dinglichen Pfandrechte gemeint seien; dieser Antrag schließe mithin an und für sich noch nicht aus, daß man außer den eben erwähnten Pfandrechten auch noch solche Rechte anerkenne, welche nur dem Schuldner und den Gläubigern gegenüber geltend gemacht werden könnten, indem sie ein Vorzugsrecht im Konkurse gewährten. Insoferne treffe der zuerst genannte Vorschlag also dem Sinne nach mit dem Antrage in der Anlage dieses Protokolles zusammen. Wenn es sich nun darum handle, welcher Antrag die beste innere Begründung habe, so scheine der hier befürwortete Vorschlag allerdings richtiger als die Anlage des 202. Protokolles zu sein; die Consequenz verbiete, in anderer Weise zu verfahren, als in der Anlage zum 199. Protokolle geschehen sei; denn wenn man einmal das System des gemeinen Rechtes verlasse und, statt daß man jedes, auf Vertrag oder Gesetz beruhende, Pfandrecht als vollkommen wirksam anerkenne, einen Werth auf die Erkennbarkeit der Pfandrechte lege, so dürfe man auch ausschließlich nur die erkennbaren Pfandrechte als dingliche Rechte anerkennen und nicht auf halbem Wege stehen bleiben, weil man sonst den beabsichtigten Vortheil, Erhöhung des Kredits und Sicherung des Verkehrs, nicht erreichen würde. Die Anlage zum 202. Protokolle werde ferner zu den neueren Pfandgesetzgebungen, welche im Allgemeinen nur die erkennbaren Pfandrechte zuließen, keineswegs passen. Mit Rücksicht auf die Pfandrechtssysteme der neueren Gesetze gehe die Anlage zum 202. Protokolle eigentlich dahin, daß die eingetragenen Pfandrechte den nicht eingetragenen vorgehen sollten, wenn es überhaupt solche gebe; sie sage also, daß eine Vorschrift gelten solle, wenn und wo in einer anderen Legislation ein an vielen Orten nicht mehr bestehendes Rechtsinstitut vorhanden sei. Solche Bestimmungen seien in dem für ganz Deutschland berechneten Gesetzbuch nicht am Platze und ähnliche auch in den Entwurf

nicht aufgenommen. Wenn überhaupt ein genügender Anlaß vorhanden sei, Seitens der Conferenz die nicht eingetragenen Pfandrechte ins Auge zu fassen, so werde die rechte Stelle hiefür bei der Berathung der Konkursordnung sein.

Bezüglich des Antrags in der Anlage zum 202. Protokolle wurde angeführt: Er unterscheide sich von der Anlage zum 199. Protokolle, abgesehen davon, daß er noch andere als eingetragene Pfandrechte und namentlich das Faustpfand salvire, um nicht zu tief in die verschiedenen Legislationen einzugreifen, noch dadurch, daß in der Anlage zum 199. Protokolle die schriftliche Errichtung des Verpfändungsvertrages zu dessen Gültigkeit verlangt sei, während hier auch mündliche Pfandbestellungen als gültig angesehen würden und nur für deren Eintragung ein schriftlicher Nachweis gefordert werde. Sodann sei hier ausdrücklich hervorgehoben, daß das in Rede stehende Pfandrecht auch gegen Dritte wirksam sei, und daß der Vorrang unter mehreren eingetragenen Pfandrechten dem zuerst eingetragenen zukomme. Ferner sei in der Anlage zum 202. Protokolle zur Vermeidung irriger Folgerungen aus den neueren Hypothekenordnungen noch deutlicher hervorgehoben, daß das Pfandrecht in Frage erlöschen und seine volle Wirksamkeit verlieren könne, auch wenn die betreffende Eintragung noch nicht getilgt sei, und seien endlich die einzelnen Erlöschungsgründe hier erschöpfender aufgezählt als in der Anlage zum 199. Protokolle.

Rücksichtlich der Anlage zum heutigen Protokolle und zwar zunächst zum Art. 1 und 2 desselben wurde bemerkt, in diesem Antrage sei das, was die Anlage zum 199. Protokolle unerwähnt gelassen habe, was aber nach der Eingangs erwähnten Erklärung des Herrn Antragstellers gleichwohl auch der Intention desselben entspreche, ausdrücklich hervorgehoben, daß es nämlich neben dem eingetragenen und darum gegen Dritte verfolgbaren Pfandrecht noch solche Pfandrechte gebe, welche dem Gläubiger ein Vorzugsrecht im Konkurse des Pfandschuldners verliehen, ohne gegen den dritten Erwerber des Pfandobjektes verfolgbar zu sein. Wenn man diesem Antrage entsprechend Beschluß fassen würde, so könne vorbehalten bleiben, auf die betreffenden Bestimmungen zurückzukommen, wenn später bei Berathung der Konkursordnung die Beseitigung dieser Vorzugsrechte beschlossen werden sollte.

Nach diesen erläuternden Bemerkungen wurde von Seiten der Hamburgischen Herren Abgeordneten wiederholt beantragt, von Aufnahme von Bestimmungen über die Verpfändung der Seeschiffe abzusehen, und hiefür insbesondere angeführt: Man sei wahrscheinlich überall zu den so eben be-

sprochenen Anträgen durch die englische Kauffahrteischifffahrtsakte von 1854 veranlaßt worden. Dieses am 1. Mai 1855 in Kraft getretene Gesetz habe noch nicht die Probe der Erfahrung für sich. Die wenigen englischen Schriftsteller, welche bis jetzt darüber geschrieben hätten, Shee zur zehnten Ausgabe von Abbott, Dowdeswell ꝛc. ꝛc. äußerten schon Bedenken. Dieses englische Gesetz sei mit aus der verschiedenen Anschauung in Betreff des Pfandes (mortgage), ob eine Verkaufsurkunde (bill of sale) dabei nöthig sei oder nicht, entstanden und dieser Punkt durch die neueste Gesetzgebung erledigt; diese hänge aber aufs Innigste mit der englischen Konsular-Institution und Organisation zusammen, sie sei aber auch hinsichtlich der territorialen Ausdehnung beschränkt.

Die Versammlung ging jedoch über diesen Antrag hinweg zunächst zur Diskussion der Frage über, ob Pfandrechte mit der Befugniß der Verfolgbarkeit gegen Dritte nur dann anzuerkennen seien, wenn sie in das Schiffsregister, beziehungsweise das Certifikat eingetragen worden, oder welche anderen Wirkungen in Folge der Eintragung von Pfandrechten eintreten sollten.

Gegen den Vorschlag in der Anlage A des 199. Protokolles wurde hiebei angeführt: Man würde gewiß zu weit gehen, wenn man lediglich den eingetragenen Pfandbestellungen die Verfolgbarkeit gegen Dritte einräumen wollte. Wenn man in dieser Weise verfahre, so entscheide man dadurch bezüglich einer einzelnen Art von Pfandgegenständen, der Seeschiffe, die Frage, welches System der Pfandgesetzgebung den Vorzug verdiene, ob das des gemeinen Rechtes oder das derjenigen Legislationen, welche Pfandrechte nur bei völliger Erkennbarkeit derselben anerkennten. Das sei gewiß im hohen Grade bedenklich. Ein solches Verfahren führe dahin, daß für die Pfandbestellung an einzelnen Arten von Sachen ein ganz anderes Recht gelten würde, als bezüglich aller anderen Pfandobjekte. Wenn in einem Lande die Generalhypotheken des gemeinen Rechtes noch beständen, so würden durch eine Bestimmung der beantragten Art diese Generalhypotheken nur in Ansehung der Seeschiffe eines Schuldners unwirksam sein, während sie bezüglich seines übrigen Vermögens gültig blieben. Eine derartige Durchkreuzung der Civilrechtsgesetzgebungen sei gewiß nicht durch die Interessen des Seerechtes gerechtfertiget. Dieses Interesse gehe nicht weiter, als daß man bestimme, welche Vorrechte diejenigen Gläubiger, deren Forderungen mit der Seefahrt in Zusammenhang ständen, und welche Mittel sie haben sollten, um ihre Befriedigung zu sichern; was dagegen mit demjenigen Theile des aus den Seeschiffen erzielten Erlöses geschehen solle, welcher nach Befriedigung dieser Gläubiger übrig bleibe,

ob dieser Ueberschuß für die Generalhypotheken beansprucht werden könne, ob letztere gegen Dritte verfolgbar seien, oder nicht, sei für das Seerecht ohne Bedeutung. Die Entscheidung dieser Fragen möge man den Partikulargesetzgebungen überlassen. Die Anlage A des 199. Protokolles gehe übrigens sogar weiter als die meisten neuesten Pfandgesetzgebungen. Letztere ließen an Mobilien doch noch Faustpfandrechte zu. Obschon diese Faustpfandrechte nun kundbar genug seien, um auch für das Seerecht Anerkennung finden zu können, würden sie gleichwohl in dem eben erwähnten Vorschlage in ihrer Eigenschaft als Pfandrechte mit Verfolgbarkeit gegen Dritte beseitiget. Ueberdies scheine der vorliegende Antrag auch auf die Bodmerei und die gesetzlichen Pfandrechte des Seerechtes nicht die genügende Rücksicht zu nehmen.

Zur Widerlegung dieser Bedenken führten andere Mitglieder an: Es seien vom Standpunkte des Seerechtes aus allerdings hinreichende Gründe vorhanden, um bezüglich der Seeschiffe das System der gemeinrechtlichen Generalhypotheken aufzuheben und selbst an die Stelle des Faustpfandrechtes, welches an Schiffen als an Mobilien allerdings denkbar wäre, das Pfandrecht der Anlage A zum 199. Protokoll zu setzen. Geschehe dies nicht, so sei der Eigenthumsübergang von Seeschiffen in Gefahr, höchst unsicher zu werden, und Jedermann müßte Bedenken tragen, ein Schiff aus einem Lande des gemeinen Rechtes zu erwerben, da man stets zu befürchten hätte, daß die Gläubiger eines früheren Eigenthümers das Schiff als Pfand in Anspruch nehmen würden. Selbst bezüglich der Faustpfandrechte seien diese Bedenken wohl begründet; denn ob ein Schiff in dem Besitze des Eigenthümers oder eines Pfandgläubigers sich befinde, werde man zu erkennen sehr oft nicht im Stande sein, da die Schiffe nicht in die, dem einen oder dem anderen zugehörenden, Räume gebracht werden könnten, sondern im Hafen bei allen anderen Schiffen der verschiedensten Besitzer liegen blieben oder gar auf der Reise sich befänden. Faustpfandrechte an Schiffen hätten deshalb sehr oft diejenige Kundbarkeit nicht, wegen deren sie in den neueren Legislationen für Mobilien beibehalten worden seien. Dieser Mangel an Kundbarkeit der Faustpfänder werde fortan eine um so größere Bedeutung haben, da zur Eigenthumsübertragung die Tradition nicht mehr unumgänglich nothwendig sei, sondern durch eine Willenserklärung der Kontrahenten ersetzt werden könne. Bei Eigenthumsübertragungen der zuletzt erwähnten Art habe der Erwerber oft keine Gelegenheit, sich zu überzeugen, daß an dem Schiffe nicht ein Faustpfandrecht bestellt sei, und ungeachtet solcher Eigenthumsübertragungen könnten ältere Faustpfandrechte fortbestehen. Die Faustpfandrechte hätten

für die Folge aber auch viel zu wenig Werth, als daß man ein besonderes Interesse für deren Beibehaltung haben könnte; denn gesetzt auch, man wollte nicht weiter gehen, als die Anlage zum 202. Protokolle, und würde den eingetragenen Pfandrechten nur ein Vorzugsrecht vor den nicht eingetragenen einräumen, so habe es doch jeder Eigenthümer in der Hand, einem Faustpfandrechte alle Bedeutung zu nehmen. Der Eigenthümer, der das Faustpfand bestellt habe, ebenso wie sein Rechtsnachfolger, dem durch eine blose Willenserklärung das Eigenthum übertragen worden sei, könne zu jeder Zeit auf das Schiff Pfandrechte eintragen lassen, welche bei ihrer Realisirung zur Deckung der durch das Faustpfand zu sichernden Forderungen nichts übrig ließen.

Bei der Abstimmung wurde zuerst die Frage aufgeworfen, ob auszusprechen sei, daß Pfandrechte an Schiffen nur durch Eintragung in das Schiffsregister, beziehungsweise das Certifikat, erworben werden könnten. Eine nähere Bezeichnung dessen, was hier mit Pfandrecht gemeint sei, ob nur die Verfolgbarkeit des Pfandrechtes gegen Dritte oder auch die übrigen Wirkungen der Verpfändung, wurde hiebei nicht gegeben, sondern die Frage allgemein zur Abstimmung gebracht und mit 10 gegen 1 Stimme verneint. Die Frage, ob, abgesehen von den Rechten der allen anderen Gläubigern vorgehenden Schiffsgläubiger, den eingetragenen Pfandgläubigern ein Vorzugsrecht vor den übrigen Pfandgläubigern einzuräumen sei, wurde sodann mit 8 gegen 3 Stimmen bejaht und schließlich mit 6 gegen 5 Stimmen, unter welchen letzteren die des Herrn Abgeordneten für Hamburg sich befand, der Beschluß gefaßt, daß die Eintragung des Pfandrechtes Vorbedingung der Verfolgbarkeit desselben gegen dritte Erwerber des Pfandobjektes sein solle. Dabei wurde anerkannt, daß die Beschlußfassung darüber, ob Pfandrechte ohne Verfolgbarkeit gegen Dritte, also wesentlich nur als Vorzugsrechte im Konkurse Anerkennung finden sollten, vorbehalten sei, und endlich allgemein zugegeben, daß es der schriftlichen Errichtung der Pfandverträge nicht bedürfen solle.

Hierauf wurde zur Diskussion der Frage übergegangen, ob die bezüglich der Verpfändung von Seeschiffen erforderlichen Eintragungen in das Schiffsregister oder in das über den Inhalt des letzteren auszufertigende Certifikat zu machen seien.

Hiebei sprachen sich mehrere der Herren Abgeordneten für die erste Alternative aus, indem sie im Wesentlichen geltend machten: Eine Hauptrücksicht, welche bei der Entscheidung der Frage maßgebend sei, ob in das allgemeine Seerecht Bestimmungen über die Verpfändung von Seeschiffen aufgenommen werden sollten, sei die, daß man der

Rhederei die Möglichkeit geben wolle, sich durch Verpfändung der Schiffe Kredit zu verschaffen. Dieser Zweck werde zum großen Theile unerreichbar sein, wenn die Pfandrechte in das Certifikat eingetragen würden. Denn der Rheder könnte dann so lange, als das Schiff auf Reisen sich befinde, keine Verpfändung vornehmen, weil das Certifikat als Hauptschiffspapier an Bord des Schiffes sei. Die Versammlung habe ferner gelegentlich der Berathung, ob das Schiffsregister und das Certifikat oder nur eines von beiden und welches? eine Präsumtion (prima facie-Beweis) dafür solle begründen können, daß derjenige wirklich Eigenthümer des Schiffes sei, welcher als solcher eingetragen worden, sich dafür entschieden, daß das Schiffsregister als die Hauptsache anzusehen sei. Dieser Beschluß würde sich ohne große Inkonvenienzen mit einem Beschlusse des Inhalts, daß die Pfandbestellungen in die Certifikate einzutragen seien, nicht vereinigen lassen; es müßten Verwickelungen entstehen, wenn im Schiffsregister ein Anderer als Eigenthümer, somit als zur Verpfändung berechtiget, eingetragen wäre, als im Certifikat. Endlich spreche für die hier vertretene Ansicht auch die Analogie der Grundbücher.

Von Seiten mehrerer Mitglieder, die sich in diesem Sinne aussprachen, wurde jedoch hinzugefügt, daß sie auch damit einverstanden seien, wenn das Schiffsregister zur Eintragung der Pfandbestellungen bestimmt, aber zugleich die Rhederei ermächtiget würde, dem Kapitain für eine gewisse Zeit und Summe Vollmacht zur Verpfändung des Schiffes in der Weise zu ertheilen, wie dies in dem Art. 392 b der Anlage zum 202. Protokolle vorgeschlagen sei. Die Berathung über diesen Punkt wurde jedoch vorbehalten.

Andere von den Herren Abgeordneten hielten dafür, daß sich das Certifikat besser zur Eintragung der Pfandrechte eigne, als das Schiffsregister, und führten hiefür an: Wenn das Certifikat zur Eintragung der Pfandbestellungen verwendet würde, so würde man die größtmögliche Kundbarkeit der Pfandbestellungen erreichen; und gerade darauf sei es bei den neueren Gesetzgebungen über das Pfandrecht abgesehen. Könne man aus dem Hauptschiffspapier entnehmen, welche Pfandrechte an dem Schiffe hafteten, so sei jeder Dritte, der das Schiff kaufen oder sonst in rechtliche Beziehungen zu demselben treten wolle, in der Lage, sich leicht über den Stand der Sache zu unterrichten, gesetzt auch, der Ort, wo ein solcher Kontrakt geschlossen werde, sei noch so weit vom Registrirungshafen des Schiffes entfernt. Wenn die Pfandbestellungen in das Certifikat eingetragen werden müßten, so könnten dieselben auch mit größerer Sicherheit vorgenommen werden, weil Jeder, der ein Pfand durch Eintragung be-

stellen lassen wolle, um die Eintragung möglich zu machen, auch Inhaber des Certifikates, also zugleich Besitzer des Schiffes sein müsse. Diese Erwägungen seien so überwiegend, daß man sich für die zweite der oben erwähnten Alternativen aussprechen müsse; letztere schließe übrigens eine Verpfändung im Auslande keineswegs aus, wie der Antrag selbst ergebe.

Der stimmführende Hamburgische Herr Bevollmächtigte erklärte endlich, es sei ihm nicht möglich, gleichzeitig über die Vorschläge in der Beilage A zum 199. Protokolle und der Anlage zum 202. Protokolle in Betreff der hier angeregten Frage zu debattiren und abzustimmen; in dieser werde das Certifikat behandelt, wie im englischen Rechte, in jener solle dem Schiffer nicht die Möglichkeit gegeben werden, das Schiff zu verpfänden. Das seien ganz verschiedene Systeme und da es hier nicht allein darauf ankomme, welche Wirkung die Eintragung habe, sondern auch, wer verpfänden könne, so müsse er sich in dieser Materie bis zu näherer Aufklärung seiner Abstimmung enthalten.

Nachdem hierauf wiederholt bemerkt worden war, daß der Artikel 392 b der Anlage des 202. Protokolles auch neben der Anlage A des 199. Protokolles bestehen könne, und dessen Annahme vorbehalten bleibe, daß aber dann, wenn Art. 392 b angenommen würde, nach beiden Vorlagen im Wesentlichen dieselben Personen, wenn auch unter Beobachtung verschiedener Formen, Pfandrechte gültig bestellen könnten, daß demnach keineswegs zwei sachlich verschiedene Systeme zur Frage ständen, wurde mit 8 gegen 2 Stimmen der Beschluß gefaßt, daß die oben beschlossene Eintragung der Pfandrechte an Seeschiffen in das Schiffsregister erfolgen müsse.

Anlangend sodann die Bestimmungen darüber, was die Eintragung enthalten müsse, so wurden die in der Anlage A zum 199. Protokolle vorgeschlagenen Ziffern 1 und 2 ohne Debatte angenommen. Ziffer 3 wurde aber beanstandet und hervorgehoben: Wenn auch allerdings in den meisten Fällen das Pfand schriftlich bestellt und somit eine Verpfändungsurkunde vorhanden sein werde, so sei dies doch nicht immer der Fall. Die proponirte Vorschrift heiße demnach eigentlich soviel, daß Verpfändungsverträge immer schriftlich errichtet werden müßten, wenn sie ins Schiffsregister eingetragen werden und gegen Dritte verfolgbar sein sollten, auch treffe sie nur bei vertragsmäßigen Pfandbestellungen zu und nehme auf gesetzliche Pfandrechte gar keine Rücksicht. Da nun nicht einmal wegen der Nachweisung des Pfandrechtes vor der Registerbehörde eine Urkunde unbedingt erforderlich sei, indem die Interessenten auch mündlich vor der genannten Behörde ihre entsprechenden Anträge stellen und Erklärungen abgeben

könnten, wurde beantragt zu setzen: „Bezugnahme auf den Rechtsgrund des Pfandrechts."

Da indessen auch dieser Antrag von mehreren Seiten Widerspruch fand, wurde von einem Herrn Abgeordneten nach längerer Debatte und nachdem mehrere andere Vorschläge eingebracht, aber ohne Unterstützung geblieben waren, vorgeschlagen zu setzen: „Den Grund, auf welchen hin die Eintragung erfolgt ist." Der Herr Antragsteller ging von der Ansicht aus, daß es sich hier nicht darum handeln könne, zu bestimmen, auf welcher Grundlage hin die Registerbehörde befugt sein könne, Pfandbestellungen in das Schiffsregister einzutragen — die Verfügung hierüber müsse den Landesgesetzen und Instruktionen der Behörden vorbehalten bleiben — sondern nur darum, vorzuschreiben, daß die Grundlagen, auf welchen in jedem konkreten Falle die Eintragung beruhe, und wegen deren die Behörde sich mit Rücksicht auf die Landesgesetze und ihre Instruktionen für ermächtiget gehalten habe, die Eintragung zu bewilligen, aus dem Schiffsregister ersichtlich sein müßten. Diesem Antrage wurde schließlich mit 9 gegen 2 Stimmen stattgegeben.

Anlage.

Antrag.

Art. 1. Die Verpfändung eines Schiffes kann durch Eintragung des Pfandrechtes in das (am Bord des Schiffes befindliche) Registercertifikat bewirkt werden.

Die Eintragung geschieht durch die Registerbehörde und, wenn das Schiff sich auswärts befindet, auf Requisition der Registerbehörde.

Die Eintragung erfolgt nur auf Antrag des aus dem Schiffsregister ersichtlichen Eigenthümers und bei einer Rhederei, auf Nachweis eines desfallsigen Rhedereibeschlusses durch eine öffentliche Urkunde. (Der Antragsteller muß zugleich bei der Eintragung selbst durch Produktion des in seinem oder seines Schiffers befindlichen Registercertifikats seinen gegenwärtigen Besitz am Schiffe bescheinigen.)

Die Eintragung muß enthalten:

1. Die Bezeichnung des verpfändeten Schiffes,
2. die Forderung, für welche das Pfand bestellt ist;
3. die etwaigen näheren Bestimmungen des Pfandvertrages;
4. die Bezugnahme auf den Antrag zur Eintragung.

Die erfolgte Eintragung ist im Schiffsregister zu bemerken.

Das Pfandrecht wird in dem Certifikat getilgt, sobald ein Erlöschungsfall nachgewiesen wird. Zu den Erlöschungsfällen gehört auch der durch den Schiffer im Nothhafen rechtsgültig bewirkte Verkauf des Schiffes.

Art. 2. Die eingetragenen Pfandrechte rangiren unter einander nach der Reihenfolge der Eintragung. Sie gehen allen nicht eingetragenen Pfandrechten vor. Letztere bewirken, wenn sie nach der Landesgesetzgebung statthaft sind, nur ein Vorzugsrecht im Konkurse. Alle Schiffsschulden gehen den eingetragenen Pfandrechten vor.

Wegen mangelnden Eigenthums des Verpfänders kann eine ordnungsmäßig eingetragene Verpfändung nur angefochten werden, wenn dem Pfandnehmer böser Glaube nachgewiesen wird.

Art. 3. Die Verpfändung von Schiffsantheilen ist zum Registercertifikat unstatthaft. Jedes Mitglied einer Rhederei erhält (wenn der Rhedereivertrag nicht ein Anderes bestimmt) von der Registerbehörde, in Grundlage der über das Eigenthumsverhältniß erfolgten Eintragung, eine Antheilsurkunde (Eigenthumsakte), muß jedoch vor der Auslieferung die vollständige Berichtigung seines Beitrages zu den Baugeldern und zu den Kosten der ersten Ausrüstung bescheinigen.

Die Ausstellung von Eigenthumsakten wird im Schiffsregister notirt.

Sind Eigenthumsakten ausgestellt, so können Eigenthumsübertragungen und Verpfändungen von Schiffsparten nur durch Auslieferung der Eigenthumsakte mit einer darunter befindlichen schriftlichen Erklärung des (durch ordnungsmäßiges Giro legitimirten) Eigenthümers bewirkt werden.

Die Registerbehörde darf neue Eigenthumsakten nur gegen Rücklieferung der alten Akten oder deren Mortifikation ausstellen.

Mit Auflösung der Rhederei verlieren jedoch die Eigenthumsakte ihre Bedeutung.

Art. 4. Ein also erworbenes Pfand hat alle Rechte eines Faustpfandes.

Der Pfandgläubiger darf den Erwerb seines Pfandrechtes der Rhederei anzeigen und die erfolgte Anzeige sich unter der Akte bescheinigen lassen. Die Ausübung des Stimmrechtes und die Erhebung der Austheilungen geht dann auf den Pfandgläubiger über, er muß jedoch die weiteren Beiträge leisten, auch die Bestimmungen des Art. 406 Absatz 2 gegen sich gelten lassen.

Ebenso gelten von dem Käufer eines solchen Pfandes die Bestimmungen des Art. 406.

CCVII. Sitzung.

Hamburg, am 23. Juni 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung mit der Berathung des Art. 392 der Anlage A zum 199. Protokolle fortgefahren und hiebei in Betreff der Erlöschung eingetragener Pfandbestellungen zunächst erläuternd bemerkt: In der so eben erwähnten Vorlage sei unter Ziffer 1 ausdrücklich gesagt, daß mit der Erlöschung der Forderung, für welche ein Pfandrecht bestellt worden, auch dieses Pfandrecht erlösche. Nach gemeinem Rechte verstehe sich dies allerdings von selbst; da aber in mehreren neueren Hypothekengesetzgebungen das eingetragene Pfandrecht als ein selbstständiges Recht aufgefaßt sei, welches ungeachtet der Erlöschung derjenigen Forderung fortdauern könne, für die es bestellt gewesen, so scheine die Ziffer 1 zur Vermeidung von Mißdeutungen unentbehrlich zu sein. Ziffer 2 könne kein Bedenken erregen, da es sich nur um die in das Schiffsregister eingetragenen Pfandbestellungen handle, von welchen das Gericht, welches den Zwangsverkauf zu leiten habe, zu jeder Zeit Kenntniß zu nehmen in der Lage sei, um für möglichste Deckung der Pfandforderungen Sorge zu tragen. Eben so wenig könnten gegründete Bedenken gegen den Inhalt der Ziffer 3 erhoben werden. Diese Vorschrift sei unentbehrlich, wenn der Käufer eines Schiffes auch nur die geringste Sicherheit haben, mithin der Verkauf von Schiffen im Nothhafen ꝛc. überhaupt möglich sein solle. Die vorgeschlagene Bestimmung sei um so unbedenklicher, als wegen derselben keine erhebliche Benachtheiligung der Pfandgläubiger zu befürchten stehe; denn wenn sich ein Schiff in einem solchen Zustande befinde, daß der Schiffer die Befugniß habe, dasselbe rechtsgültig zu verkaufen, so werde man in der Regel annehmen dürfen, daß das Pfandobjekt für den Pfandgläubiger schon durch Zufall so gut wie verloren sei. Wenn ein Schiff in einem solchen Zustande zum Verkaufe komme, so werde nur in den seltensten Fällen mehr gelöst, als zur Deckung derjenigen Forderungen nöthig sei, welche, wie z. B. der Bergelohn, den Ansprüchen des Pfandgläubigers noch vorgingen.

Das Aeußerste, was man für den Gläubiger thun könnte, würde die Aufnahme der Bestimmung sein, daß der nach Deckung aller privilegirten Forderungen verbleibende Mehrerlös nicht den Rhedern herausgegeben werden dürfe, sondern bei Gericht zur Bezahlung der Pfandgläubiger niederzulegen sei. Indessen habe diese Bestimmung nur dann einen praktischen Werth, wenn für die in Rede stehenden Nothverkäufe zugleich die Formen der Zwangsveräußerung vorgeschrieben würden. Das Letztere sei aber nicht durchführbar, weil die auswärtigen Gerichte zur Besorgung solcher Veräußerungen sich nicht überall bereit finden lassen würden, und überdies wegen der enormen Kosten und sonstigen Nachtheile gerichtlicher Veräußerungen im Auslande (vgl. Protokoll S. 1559), höchst bedenklich.

In der Diskussion über die bisher erwähnten Erlöschungsgründe der eingetragenen Pfandrechte ergaben sich in Betreff der Ziffern 1 und 2 keine Bedenken; bezüglich der Ziffer 3 aber wurde von einer Seite die Streichung beantragt, weil nicht abzusehen sei, weshalb gerade in dem hier unterstellten Falle alle Pfandrechte mit dem Augenblicke des Verkaufes erlöschen müßten. Nach den Beschlüssen der Versammlung solle die hauptsächlichste Bedeutung des eingetragenen Pfandrechtes gerade darin bestehen, daß es gegen Dritte verfolgbar sei. Wenn man das Pfandrecht nun gerade in einem solchen Falle für erloschen erklären wollte, in welchem es von Werth zu sein anfange, so dürfte dies doch nur aus ganz überwiegenden Gründen geschehen. Solche Gründe lägen aber in Wirklichkeit nicht vor, und zwar um so weniger, als die Voraussetzungen, von denen im preußischen Entwurfe das Recht des Schiffers, das Schiff zu verkaufen, abhängig gemacht sei, nicht eben selten eintreten würden, und nicht mit besonderer Aengstlichkeit festgesetzt zu sein schienen. Man könne auch nicht einwenden, daß auswärtige Käufer kein sicheres Mittel hätten, um sich davon zu überzeugen, welche Pfandrechte bestellt seien, und sich sicher zu stellen, denn durch Einsicht des Certifikates könnten sie immer die wahre Sachlage erfahren.

Gegen die Streichung der Ziffer 3 wurde jedoch von verschiedenen Seiten Widerspruch erhoben, und abgesehen von dem, was bereits oben vorgekommen, weiter noch bemerkt: Der auswärtige Kauflustige habe in der That kein ausreichendes Mittel, um über die bestehenden Pfandrechte sich zu unterrichten, und werde deshalb Niemand Schiffe im Auslande kaufen wollen. Das Certifikat würde in dieser Beziehung keine Aushülfe darbieten, auch wenn die Eintragung der Verpfändungen in dasselbe beschlossen werden sollte; denn dieses werde nur bei der ersten Eintragung des Schiffes und bei späteren Eigenthumsveränderungen ausgefertiget resp.

ergänzt, mithin keineswegs zu jeder Zeit auch bezüglich der Verpfändungen mit dem Schiffsregister übereinstimmen. Endlich würde in den meisten Fällen der Verkauf eines seeuntüchtig gewordenen Schiffes ganz unmöglich sein, wenn der Käufer die auf demselben ruhenden Pfandrechte mit übernehmen müßte.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde sodann der Antrag gestellt, in einem Zusatze zu verordnen, daß der Schiffer in dem in Ziffer 3 unterstellten Falle bei eigener Verantwortlichkeit verpflichtet sei, dasjenige, was nach Deckung der bevorzugten Forderungen von dem Erlöse für das Schiff übrig bleibe, nicht an die Rheder hinauszugeben, sondern zur Verfügung der Hypothekengläubiger zu halten und zu diesem Behufe an das Gericht abzuliefern, vorausgesetzt, daß er von dem Vorhandensein eingetragener Verpfändungen Kenntniß hatte. Einen solchen Zusatz hielt man unter Anderem auch deshalb für unentbehrlich, weil es im Auslande möglicher Weise wegen geringer Forderungen zum Zwangsverkaufe des Schiffes kommen und nach Bezahlung derselben eine namhafte Summe übrig bleiben könne, welche die auswärtigen Gerichte wahrscheinlich in der Regel nicht an das Gericht des Registerhafens einsenden würden, um sie den Pfandgläubigern zu erhalten, sondern voraussichtlich an den Schiffer verabfolgen ließen.

Der zuletzt erwähnte Antrag wurde jedoch mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt, nachdem dagegen besonders hervorgehoben worden, es müsse die Verpflichtung des Schiffers zur Ablieferung des Ueberschusses der Kaufgelder an die Rheder, deren Bevollmächtigter er sei und die ihrerseits das Geld zur Befriedigung der Pfandgläubiger zu verwenden hätten, unbedingt aufrecht erhalten werden, worauf die Ziffer 3 mit 10 gegen 1 Stimme angenommen wurde.

Hierauf wurde noch in Anregung gebracht, ob die eingetragenen Pfandrechte nicht auch dann als erloschen angesehen werden sollten, wenn der Rheder das Schiff im Nothfalle verkaufe, gleichviel ob dies zu Hause oder im Auslande geschehen würde. Es wurde nämlich bemerkt, die Sachlage sei gleich, möge nun der Rheder selbst, z. B. weil der Schiffer gestorben, oder der Schiffer das Schiff im Nothfalle verkaufen; es sei deshalb auch nicht abzusehen, weshalb beide Fälle nicht gleich behandelt werden sollten.

Ein anderes Mitglied gab anheim, ob nicht wenigstens zu bestimmen sei, daß die Pfandrechte erlöschen sollten, wenn der Rheder in dem Heimathshafen das als seeuntüchtig condemnirte Schiff unter Beobachtung der für die Zwangsveräußerung vorgeschriebenen Formen verkaufen lassen

würde, weil der Rheder sonst gar keinen Weg hätte, das Wrack zu verwerthen, sondern dasselbe vermodern lassen müßte.

Da man jedoch der Ansicht war, daß diese Bestimmungen zu Mißbräuchen führen könnten, der Rheder auch Gelegenheit habe, sich mit den Pfandgläubigern in Benehmen zu setzen und in Betreff der Veräußerung des Schiffes zu vereinigen, zumal auch diese dabei interessirt seien, daß soviel als möglich aus dem Schiffe erlöst werde, ging die Versammlung über diese Punkte hinweg. Ebensowenig Anklang fand eine Hinweisung auf die Prinzipien älterer hanseatischer Statute, welche zwar das im Heimathshafen liegende Schiff als Immobile behandelten und nur eine Verpfändung zum Stadtbuche gestatteten, dagegen aber während der Dauer der Reise nach Analogie beweglicher Sachen den Grundsatz „Hand wahre Hand" eintreten ließen und allgemein den Käufer eines Schiffes im Auslande gegen die früher in der Heimath begründeten Pfandrechte schützten.

Hierauf wurde darüber debattirt, ob nach dem Vorgange in Art. 392a der Anlage zum 202. Protokolle auch des Verzichtes auf das Pfandrecht als eines Erlöschungsgrundes Erwähnung zu thun sei. Von mehreren Seiten hob man hervor, es sei höchst rathsam, dies zu thun, damit die Meinung ferne gehalten werde, daß das eingetragene Pfandrecht erst von dem Augenblicke an erlösche, in welchem die betreffende Eintragung im Schiffsregister gelöscht werde; nach mehreren neueren Hypothekengesetzgebungen sei dies nämlich der Fall und es stehe zu befürchten, daß letztere zu irrigen Schlußfolgerungen über die Bedeutung der Eintragungen Veranlassung geben würden. Nachdem nun hiezu von einem Herrn Abgeordneten bemerkt worden war, er halte es nicht für richtig, wenn die Pfandrechte schon mit dem Eintritte eines Erlöschungsgrundes für aufgehoben erklärt würden, obschon die Eintragung fortbestehe; er sei vielmehr der Ansicht, daß es richtiger sei, dem Beispiele der erwähnten neueren Gesetzgebungen zu folgen, weil sonst diejenigen, welche auf den Inhalt des Schiffsregisters vertrauten, sich oft getäuscht sehen würden, indem z. B. einem Cessionar, der eine eingetragene Forderung in der Meinung erworben habe, daß sie durch Pfandbestellung gesichert sei, hinterher der Einwand gemacht werden könnte, daß das Pfandrecht schon vor der Cession der Forderung durch Verzicht des Gläubigers erloschen gewesen sei, wurde weiter für die Bejahung der aufgeworfenen Frage angeführt, die Absicht, die man mit der Eintragung der Pfandrechte erreichen wolle, gehe gar nicht dahin, den Verkehr mit Forderungen, für welche Schiffshypotheken bestellt worden, zu sichern und zu begünstigen, sondern nur dahin, dem ursprünglichen

Gläubiger eine Sicherheit zu geben. Der Satz, daß die Eintragungen bis zur Löschung, ungeachtet des Eintrittes eines Erlöschungsgrundes, volle Gültigkeit behalten sollten, könne überhaupt nicht für sich allein bestehen, er sei vielmehr nur das Glied eines zusammenhängenden Systemes, nach welchem der Inhalt des Registers Dritten gegenüber unbedingt Gültigkeit habe, und müsse entweder gar nicht oder zugleich mit dem ganzen Systeme angenommen werden. In dem letzteren Falle müsse z. B. auch bestimmt werden, daß die einmal erfolgte Löschung unwiderruflich sei, auch wenn es sich zeigen sollte, daß derjenige, welcher die Löschung erwirkte, weil er sich vielleicht für den Erben des Pfandgläubigers hielt, gar nicht Erbe und somit auch zur Ertheilung der Löschungsbewilligung nicht befugt gewesen sei. Dieses ganze System anzunehmen sei keineswegs räthlich.

Von mehreren Mitgliedern, welche von derselben Auffassung ausgingen wie der Vorschlag in der Anlage zum 202. Protokolle, wurde jedoch weiter noch hervorgehoben, der Gedanke, um dessen Geltendmachung es sich hier handle, werde dadurch noch keineswegs vollständig ausgedrückt, daß man des Verzichtes auf das Pfandrecht als eines Erlöschungsgrundes ausdrücklich Erwähnung thue, weil es noch andere Erlöschungsgründe gebe, z. B. die Konsolidation. Im Gegentheile werde dadurch nur der Zweifel rege, ob nicht gerade wegen aller nicht ausdrücklich erwähnten Erlöschungsgründe das gelten solle, was die neueren Hypothekengesetzgebungen über die Löschung der Pfandrechte aus den Grundbüchern bestimmt hätten; deshalb wurde beantragt, in einem allgemeinen Satze zu sagen, daß das eingetragene Pfandrecht mit dem Eintritte eines Aufhebungsgrundes, welcher entweder die Forderung oder das Pfandrecht betreffe, seine rechtliche Wirkung verliere, und sodann fortzufahren, daß dies insbesondere auch in den unter Ziffer 2 und 3 erwähnten Fällen geschehe. Dabei wurde bemerkt, einer ausdrücklichen Erwähnung der Ziffer 1 bedürfe es dann nicht mehr, da sie schon in dem allgemeinen Satze enthalten sei.

Diesem Antrage wurde mit 6 gegen 5 Stimmen stattzugeben beschlossen.

Hierauf wurde mit 7 gegen 4 Stimmen die Streichung des in Art. 392 der Anlage A des 199. Protokolles vorgeschlagenen Satzes: „das Pfandrecht wird in dem Schiffsregister gelöscht, sobald sein Erlöschen nachgewiesen ist", verfügt, weil man dafür hielt, diese Bestimmung gehöre in die Instruktion der Registerbehörde, und zudem sei nach dem so eben erwähnten Beschlusse dem Schiffsregister eine solche Bedeutung beigelegt, daß kein dritter Erwerber einer eingetragenen Forderung dem Inhalte des

Registers allein vertrauen könne. Somit sei kein Mißbrauch zu befürchten, wenn auch die Löschung der Eintragung nicht sofort vorgenommen und das Certifikat in unverändertem Zustande bleiben würde.

Sodann wurde der Art. 392b der Anlage des 202. Protokolles der Diskussion unterstellt und zunächst zu Gunsten der hierin vorgeschlagenen Bestimmung vorgebracht: Diese Bestimmung mache es dem Schiffer möglich, auch im Auslande und in weiter Entfernung vom Registerhafen Geld aufzunehmen, ohne zur Verbodmung des Schiffes genöthigt zu sein. Die Sicherheit, welche durch die Verpfändung des Schiffes geboten würde, werde dem persönlichen Kredite, den die Rhederei auswärts habe, nicht wenig zur Unterstützung dienen können. Von selbst verstehe sich übrigens, daß zugleich mit der Vollmacht des Schiffers zur Verpfändung des Schiffes auch der übrige Inhalt des Schiffsregisters in das Certifikat eingetragen werden müsse, damit die auswärtigen Darleiher ersehen könnten, wie viele Forderungen etwa schon eingetragen seien und welchen Werth eine neue Verpfändung durch den Schiffer habe, sowie daß auf rechtzeitiger Zurückgabe des Certifikates zu bestehen sei, wenn die dem Schiffer ertheilte Vollmacht zur Verpfändung des Schiffes vor Ablauf der hiefür ursprünglich festgesetzten Zeit zurückgezogen werden solle.

Gegen den erwähnten Art. 392b wurde jedoch von vielen Seiten Widerspruch erhoben und geltend gemacht: Kein Seerecht, außer dem englischen, enthalte ähnliche Bestimmungen und auch in den vorliegenden (östr. und preuß.) Entwürfen sei nichts dieser Art in Vorschlag gebracht. Das englische Recht scheine auch die Veranlassung zu der vorliegenden Proposition gegeben zu haben. Die englische Gesetzgebung über das Seewesen dürfe man aber nur mit großer Vorsicht zum Vorbilde nehmen. Schon 32 Gesetze über das Seewesen, die seit dem Jahre 1760 in England erlassen wurden, seien inzwischen wieder geändert und aufgehoben worden. Auch das neueste Gesetz über die Kauffahrtei (merchant shipping Akte), das erst seit 1855 in Wirksamkeit getreten sei, und die hier in Rede stehenden Bestimmungen zuerst enthalte, habe noch keineswegs die Probe bestanden, vielmehr seien bereits mehrere Stimmen gegen dasselbe laut geworden, und es sei die Frage, ob man nicht bald auch in England von den betreffenden Einrichtungen rücksichtlich derartiger Verpfändung von Schiffen durch den Schiffer zurückkommen werde. Zudem gehe der vorliegende Antrag noch viel weiter als das englische Recht; denn nach englischem Rechte sei die entsprechende Befugniß des Schiffers schon dem Raume nach sehr beschränkt und diene das Certifikat nicht als Verpfändungsdokument, sondern lediglich als eine Vollmacht für den Schiffer;

Verpfändungen des Letzteren erhielten erst dann rechtliche Wirkung, wenn die Eintragungen in das Schiffsregister selbst durch Vermittelung der betreffenden Konsulate vollzogen seien. Das englische Recht hänge demnach innig mit dem ausgebildeten englischen Konsularwesen zusammen. Aber abgesehen von Allem dem, so habe das proponirte Pfandrecht auch keinen praktischen Werth. Es sei nicht die Aufgabe des Seerechtes, dem Rheder die Mittel und Wege zu zeigen, durch welche er sich Geld verschaffen könne. Das in Rede stehende Verpfändungsrecht des Schiffers sei aber auch nicht einmal ein geeignetes Mittel hiezu. Vor Allem sei es gar nicht möglich, in entsprechender Weise die Zeit und die Summe festzusetzen, für welche der Schiffer eine solche Befugniß haben solle, da man im Voraus nicht bemessen könne, wie lange eine Reise daure und welche Summen der Schiffer in Folge der eintretenden Zufälle nöthig habe. Wenn eine solche Vollmacht ihren Zweck erreichen solle, müßte sie so weit gehalten werden, daß jeder Rheder Bedenken tragen würde, sie dem Schiffer zu ertheilen. Sodann gebe eine Rhederei, die ihrem Schiffer nicht die nöthigen Kreditbriefe mitgebe, sondern eine Vollmacht zur Verpfändung des Schiffes in das Certifikat eintragen lasse, dadurch zu erkennen, daß sie mit ihrem persönlichen Kredite nicht ausreichen zu können glaube; man werde dies wenigstens allgemein so auffassen; sie diskreditire sich also selbst und habe somit auch wenig Aussicht, gegen Verpfändung des Schiffes Geld geliehen zu erhalten. Dazu komme noch, daß die Verpfändung des Schiffes weit weniger Rechte biete, als die Bodmerei und selbst als die Darlehen, welche dem Schiffer auf den persönlichen Kredit der Rhederei für das Schiff gegeben würden. Die Versammlung habe beschlossen, daß die Rhederei für diejenigen Darlehen, welche der Schiffer unter Beobachtung der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse im Auslande aufnehme, nur mit der fortune de mer hafte. Alle Gläubiger, welchen die Rhederei nur in dieser beschränkten Weise hafte, seien als Schiffsgläubiger anzusehen. Es werde nun nicht zu umgehen sein, daß man den Schiffsgläubigern den Vorrang vor allen anderen Forderungsberechtigten, somit auch vor den Pfandgläubigern einräume, wenn es sich darum handle, die fortune de mer als Exekutionsobjekt in Anspruch zu nehmen. Bereits sei auch in der Versammlung selbst diese Ansicht mehrfältig als die richtige bezeichnet worden. Derjenige, welcher dem Schiffer ein Darlehen gebe, wo dieser zur Aufnahme eines solchen berechtiget sei, erlange also auch ohne Verpfändung des Schiffes ein besseres Recht, als ihm die Verpfändung bieten würde. Wer nun ungeachtet eines solchen besseren Rechtes Geld zu geben Bedenken trage, werde sich dazu durch ein minder werthvolles Recht gewiß nicht

bestimmen lassen. Wenn der Schiffer auf seinen persönlichen Kredit oder auf den der Rhederei die erforderliche Summe nicht erhalte und das Schiff verpfänden müsse, um sie zu bekommen, so werde er seinen Zweck voraussichtlich auf keinem anderen Wege als durch die überall hergebrachte Bodmerei erreichen, bei der höhere Zinsen und ein besseres Vorzugsrecht gewährt würden, als bei der Pfandbestellung, während letztere im Grunde dasselbe Risiko im Gefolge habe; denn wenn das Schiff untergehe, so habe der Gläubiger bei der Pfandbestellung eben so wenig Sicherheit wie bei der Bodmerei, vorausgesetzt, daß er die persönliche Verpflichtung der Rhederei an sich nicht schon für ausreichend halten würde. Das fragliche Verpfändungsrecht gehöre eben so wenig in das Seerecht, wie die Verpfändung einer Assekuranzpolize in das Assekuranzrecht; auf das Objekt eines Pfandes könne es nicht ankommen. Es scheine sich demgemäß zu empfehlen, daß man von Aufnahme der proponirten Bestimmungen gänzlich absehe.

Zur Widerlegung des so eben Vorgetragenen wurde von anderen Seiten hierauf noch bemerkt: Das englische Recht habe keinesweges das einzige Motiv für die der Debatte unterstellten Vorschläge geboten, auch müsse widersprochen werden, daß die betreffenden Bestimmungen mit dem englischen Konsularwesen in unzertrennlichem Zusammenhange ständen. Das Konsularwesen befördere dieselben und habe auf die Ausführung des Grundgedankens Einfluß gehabt; diese sei aber ebenso gut bei anderen Einrichtungen denkbar. Die räumlichen Beschränkungen des englischen Rechtes seien in den vorliegenden Vorschlag nicht aufgenommen worden, weil auch manche inländische Häfen, in denen der Schiffer ja auch Geld bedürfen könne, so weit vom Registrirungshafen entfernt seien, daß man die Anwendbarkeit der proponirten Vorschriften für wünschenswerth halten müsse. Wenn man ferner befürchte, daß die Rhederei sich durch Ertheilung einer Vollmacht zur Verpfändung des Schiffes diskreditire, so möchten eben diejenigen Rheder, die dieses Mittels nicht bedürften, um das nöthige Geld zu erhalten, die Ausstellung einer solchen Vollmacht unterlassen; für manchen Rheder werde aber der hier vorgezeichnete Weg ein willkommenes Auskunftsmittel sein. Der Einwand, daß die Darleiher schon ohne die Verpfändung bessere Rechte hätten, als diese zu geben vermöge, sei gleichfalls unbegründet, denn die Schiffsschulden entständen nur unter gewissen Voraussetzungen, und behielten ihr Vorzugsrecht nur für eine gewisse Zeit. Die Rhederei könne aber auch ein Interesse daran haben, daß der Schiffer noch in anderen, als in den vom Gesetze bezeichneten, Fällen in der Lage sei, Geld dargeliehen zu erhalten, und daß die Vorzugsrechte, so weit möglich,

über die gesetzlich festgesetzte Zeit verlängert werden könnten; und hiezu biete der vorliegende Antrag das entsprechende Mittel. Was endlich die Bodmerei angehe, so falle bei ihr die Rücksicht auf den persönlichen Kredit der Rhederei gänzlich hinweg; der Bodmereigeber kreditire einzig und allein dem Schiffe; hier aber ständen die Fälle zur Frage, in denen der Gläubiger den persönlichen Kredit der Rhederei zwar nicht für genügend aber auch nicht für werthlos halte und in der Verpfändung des Schiffes eine Unterstützung dieses Kredites erkenne, so daß er sich durch das Zusammentreffen desselben mit einer realen Sicherheit bestimmen lasse, von der hohen Prämie der Bodmerei Umgang zu nehmen; in dem Vertrauen, daß ihm äußerstenfalls beim Untergange des Schiffes das übrige Vermögen der Rhederei Deckung biete.

Bei der Abstimmung wurde die Annahme des Art. 392 b der Anlage des 202. Protokolles mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

CCVIII. Sitzung.

Hamburg, am 25. Juni 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule ging die Versammlung heute zur Besprechung der Frage über, ob die Verpfändung von Schiffsparten für zulässig erklärt und ob dieselbe, wenn diese Frage bejaht würde, an die Eintragung in das Schiffsregister oder an die Beobachtung sonstiger Formen gebunden werden solle.

Anlangend die erste dieser Fragen, so sprachen sich mehrere Mitglieder für deren Bejahung aus, indem sie geltend machten: Nachdem man die Verpfändung ganzer Schiffe und desfallsige Eintragungen in die Schiffsregister zu gestatten für gut befunden habe, sei kein zureichender Grund vorhanden, um wegen der Parten etwas Anderes zu bestimmen; so lange keine besonderen Gründe entgegenständen, müsse von den Theilen dasselbe gelten, was in Betreff des Ganzen Geltung habe. Das Bedürfniß sei

eben so wohl für die Verpfändung der Parten vorhanden als für die von ganzen Schiffen, namentlich in denjenigen Seestaaten, wo es nur wenige Schiffe gebe, an denen nicht mehrere Eigenthümer betheiliget seien. Die Erfahrung habe die Wahrheit des eben Gesagten bereits bestätiget, denn schon jetzt seien die Verpfändungen von Schiffsparten viel häufiger als die von ganzen Schiffen. Die hier vertretene Ansicht sei überdies eigentlich nur eine Konsequenz früherer Beschlüsse. Nachdem man ausgesprochen habe, daß jeder Miteigenthümer seinen Part nach Belieben verkaufen dürfe, könne man, ohne inkonsequent zu sein, die Verpfändung der Parten, die auch eine Art von Veräußerung sei, nicht verbieten, und zwar um so weniger, als durch die Verpfändung keine größeren Verwickelungen entstehen könnten, als durch den Verkauf der Parten.

Mehrere der Herren Abgeordneten entschieden sich jedoch gegen die Zulässigkeit von Verpfändungen der Schiffsparten überhaupt und jedenfalls insoferne, als dieselben durch Eintragung in die Schiffsregister vorgenommen werden sollten. Zur Unterstützung ihrer Ansicht warfen dieselben einen Rückblick auf alle diejenigen Gründe, welche früher gegen die unbedingte Veräußerlichkeit der Schiffsparten angeführt wurden, und hoben sodann hervor, alle diese Gründe sprächen in verstärktem Maße gegen die Zulassung von Verpfändungen der Schiffsparten; wenn diese mit Verpfändungen des ganzen Schiffes zusammenträfen, würden unlösbare Verwickelungen die Folge sein; auch werde die Verpfändung einzelner Parten nothwendig störend auf den Betrieb der ganzen Rhederei einwirken, und die Dispositionen der Letzteren über das ganze Schiff nicht selten durchkreuzen, somit allerdings bei Weitem nachtheiliger, als der Verkauf einzelner Parten sein.

Von einem Mitgliede wurde noch bemerkt, daß man jedenfalls, wenn die Verpfändung von Schiffsparten für zulässig erklärt würde, die Aufstellung einer Reihe von Vorschriften darüber nicht werde umgehen können, in welchem rechtlichen Verhältnisse die Gläubiger, denen einzelne Parten verpfändet worden, zu denjenigen, denen das ganze Schiff verpfändet sei, und zur Rhederei selbst stehen sollten.

Bezüglich der zweiten von den Eingangs erwähnten Fragen waren mehrere Mitglieder der Meinung, daß kein genügender Anlaß vorhanden sei, für die Verpfändung der Schiffsparten andere Formen zu statuiren, als für die von ganzen Schiffen, daß demnach auch für die Ersteren das Schiffsregister zu eröffnen sei.

Derjenige Herr Abgeordnete aber, welcher den Antrag in der Anlage

zum 206. Protokolle eingebracht hatte, schlug vor, für die Verpfändung von Schiffsantheilen die in Art. 3 und 4 des eben erwähnten Antrags proponirten Formen und Bestimmungen zu statuiren und führte für seine Ansicht an: Die Versammlung habe, den für die offene Handelsgesellschaft geltenden Grundsätzen zuwider, den Bestand der Rhedereigesellschaft unabhängig gestellt von der Aufkündigung, von dem Tode und von dem Konkurse der einzelnen Mitglieder einer solchen Gesellschaft; weiter sei beschlossen, daß der Erwerber eines Schiffspartes nicht nur für die Zukunft in der Rhederei bleiben solle, sondern auch, einerseits daß alle in früherer Zeit gefaßten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte der Rhederei Geltung gegen ihn hätten, wie andererseits daß er die Aufrechnung der Gesellschaftsschulden seines Vormannes sich gefallen lassen müsse. Könne aber der Pfandnehmer eines Schiffspartes nur unter diesen Bedingungen veräußern, so entspreche es der juristischen Terminologie, zu sagen, das Pfandrecht an einem Schiffsparte ergreife nicht, wie das Pfandrecht an einem ganzen Schiffe, einfach die res corporalis, sondern diese nur im ungetrennten Verbande mit dem Societätsverhältnisse, mit anderen Worten nur das jeweilige Societätsguthaben des einzelnen Mitrhebers. Eine Rhederei könne die Veräußerung ihres Schiffes beschließen, sie könne also auch dessen Verpfändung beschließen, und eine solche Verpfändung gehe allen früher erworbenen Pfandrechten an den einzelnen Parten vor, weil jeder spätere Erwerber eines Partes den früheren gemeinsamen Beschlüssen unterworfen sei. Es scheine deshalb angemessen, diese Verschiedenheit der Verhältnisse schon durch die äußere Erscheinung der Pfandbestellungen hervorzuheben, somit das Schiffsregister der Verpfändung einzelner Parten zu verschließen und für letztere eine andere Form aufzustellen, zumal die Verpfändung der Parten durch das Schiffsregister auch erhebliche praktische Bedenken anderer Art gegen sich habe. Wenn sich nämlich die Interessenten bei jeder Verpfändung eines Schiffsparts erst an die Behörde wenden müßten, so sei dies zu beschwerlich, als daß dadurch dem Bedürfnisse genügt wäre. Ueberdies würde dadurch das Register mit Eintragungen der verschiedensten Art überfüllt und sein Inhalt sehr an Uebersichtlichkeit verlieren. Eine solche Form, wie sie den Verhältnissen angemessen zu sein scheine, sei nun in der Anlage zum 206. Protokolle vorgeschlagen worden. In Ansehung der Organisation der hier proponirten Pfandrechte habe sich der ebenerwähnte Antrag hauptsächlich an das System des Faustpfandrechtes in Bezug auf Aktien angelehnt. Diese Form sei bereits praktisch als brauchbar bewährt, denn sie sei in Rostock schon seit längerer Zeit, nur mit dem Unterschiede in Uebung, daß die als Unterlage des Faustpfandes

dienenden Eigenthumsscheine nicht von einer Behörde ausgestellt, sondern Privatdokumente der Rhedereivertreter seien.

Gegen die Ausführbarkeit dieses Vorschlages wurden jedoch von mehreren Seiten Bedenken erhoben, und namentlich angeführt: Der eben besprochene Antrag beruhe auf der Voraussetzung, daß für die Schiffsparten amtliche Eigenthumsscheine ausgefertiget würden. Abgesehen davon, daß dies noch keineswegs beschlossen sei, so sei es auch nicht räthlich, auf einen desfallsigen Vorschlag einzugehen, denn diese Eigenthumsscheine würden sich nur sehr wenig von Aktien unterscheiden, und in Folge hievon die Rhederei als solche aufhören und zur Aktiengesellschaft werden. Alles, was hierauf abziele, müsse man aber sorgfältig vermeiden, weil mit dem Uebergange der Rhederei in die Form der Aktiengesellschaften keine Kognition über die Nationalität der Eigenthümer und somit des Schiffes selbst mehr möglich wäre.

Nachdem der Herr Antragsteller auf die Behauptung, daß durch seinen Vorschlag die Rhederei in die Form der Aktiengesellschaft gedrängt werde, erwidert hatte, dies geschehe nicht weiter als es seit Jahrhunderten bereits der Fall gewesen, wurde mit 7 gegen 4 Stimmen ausgesprochen, daß Verpfändungen von Schiffsparten zulässig seien, und mit 6 gegen 5 Stimmen beschlossen, daß auf diese Verpfändungen dieselben Vorschriften Anwendung finden sollten, welche für die Pfandbestellungen an ganzen Schiffen bereits aufgestellt seien oder noch aufgestellt würden.

Hierauf wurde der zweite Absatz des Art. 2 der Anlage zum 206. Protokolle und der, dasselbe Verhältniß behandelnde, Art. 393 der Anlage zum 202. Protokolle, somit die Frage der Diskussion unterstellt, welchen Einfluß der Umstand, daß der Verpfänder nicht wirklicher Eigenthümer des verpfändeten Schiffes gewesen, auf die Gültigkeit der Pfandbestellung haben solle. In dem zuletzt erwähnten Art. 393 wurde hiebei vorläufig, um die nicht hieher gehörigen Fragen nicht einzumischen, statt: „dinglichen Rechte“ „Pfandrechte“ gelesen.

Zu Gunsten des Art. 393 der Anlage zum 202. Protokolle wurde zunächst angeführt: Wenn über die der Diskussion unterstellte Frage im Gesetze nichts gesagt werde, so würde eine Verpfändung, welche derjenige vorgenommen habe, der in das Schiffsregister als Eigenthümer eingetragen sei, ohne zur Zeit der Pfandbestellung wirklicher Eigenthümer zu sein, keine Gültigkeit haben. Wenn die Pfandgläubiger nun befürchten müßten, daß ungeachtet des entsprechenden Inhaltes des Schiffsregisters die Pfandbestellung für nichtig erklärt werden könnte, und wenn es kein Mittel gebe, um sich hiegegen sicher zu stellen, so werde das Vertrauen zum Schiffsregister

voraussichtlich nur ein höchst unbedeutendes bleiben, und der Zweck, den man bei Einführung der registrirten Pfandrechte im Auge habe, nämlich die Beförderung des Kredites der Rhederei, nicht erreicht werden. Es bedürfe somit einer Bestimmung, welche in dieser Beziehung soweit möglich Abhülfe bringe. Der Antrag in der Anlage zum 206. Protokolle scheine aber in dem Bestreben, Abhülfe zu schaffen, viel zu weit zu gehen, denn er gebe das wahre Eigenthum fast ganz Preis. Dieser Antrag könne zu großen Mißbräuchen führen. Nach Maßgabe dieses Vorschlags müßte sich nämlich der wahre Eigenthümer gefallen lassen, daß ein Anderer sein Schiff gültig verpfände, wenn die Eintragung seines Eigenthums unterblieb, obschon Ersterer Alles gethan, was in seinen Kräften gestanden, um so schnell wie möglich sein Eigenthumsrecht in das Register eintragen zu lassen, und nur durch die äußeren Umstände an der Erreichung dieses Zieles vor der Pfandbestellung gehindert worden. Solche Erscheinungen würden um so öfter eintreten, je schwieriger der Beweis sei, daß auch der Pfandnehmer bei der Pfandbestellung sich in bösem Glauben befunden habe, und sie müßten um so härter treffen, wenn der Eigenthümer gar nicht in der Lage gewesen, seiner Pflicht zur Eintragung nachzukommen, so z. B. wenn er erst später erfahren, daß das Schiff ihm legirt sei. Der Kredit der Rhederei dürfe nicht auf Kosten bereits bestehender Rechte und des wahren Eigenthums gefördert werden, im Gegentheil müsse man mehr Rücksicht auf den nehmen, der ein Recht verlieren, als auf den, der durch eine Maßregel gewinnen solle. Wenn man die Wahl habe, zu entscheiden, ob von Zweien, von denen in einem konkreten Falle jedenfalls einer verlieren müsse, der wirklich Berechtigte, oder derjenige, der im guten Glauben gewesen und ein Recht erworben zu haben glaubte, aber in Wirklichkeit getäuscht sei, verlieren solle, so dürfe man zu Gunsten des Letzteren gewiß nur dann entscheiden, wenn hiefür die vollwichtigsten Gründe vorhanden seien. Der Art. 393 in der Anlage zum 202. Protokolle halte die rechte Mitte; er schütze das wahre Eigenthum immer, wenn der Eigenthümer nicht durch grobe Nachlässigkeit selbst Schuld an dem unrichtigen Inhalte des Schiffsregisters trage. Der Art. 393 reiche aber auch zum Schutze der Pfandgläubiger aus, denn abgesehen davon, daß schon aus anderen Beschlüssen für Jedermann die Nothwendigkeit hervorgehe, mit seinem Vertrauen auf das Schiffsregister vorsichtig zu sein und sich darnach zu erkundigen, ob die in das Schiffsregister eingetragenen Verhältnisse auch wirklich der Wahrheit entsprächen, ob z. B. das eingetragene und abzutretende Pfandrecht nicht etwa schon durch Abtragung der Schuld oder auf sonstige Weise erloschen sei ꝛc., werde dem Pfandgläubiger durch

den proponirten Art. 393 ein Mittel an die Hand gegeben, um sich wenigstens dagegen sicher zu stellen, daß sein Pfandrecht aus dem Grunde angefochten werde, weil der Verpfänder schon früher durch Veräußerung aufgehört hatte, der wahre Eigenthümer zu sein. Dies sei aber in der That der praktische Fall und für diesen werde hier Abhülfe geboten. Denn wenn Jemand gegen die Bestellung eines Pfandes eine Summe zu kreditiren bereit sei, könne er sich füglich das Pfand sofort bestellen lassen, und mit der Hingabe des Geldes bis nach Ablauf der betreffenden Fristen warten, innerhalb welcher ein neuer Eigenthümer sich melden müßte, um nicht in Strafe zu verfallen. Zur Beseitigung von Mißverständnissen müsse jedoch noch bemerkt werden, daß es nicht darauf ankommen solle, ob das Versäumniß in dem konkreten Falle strafbar oder aus besonderen Gründen entschuldbar, sondern ob es im Allgemeinen unter den gegebenen Voraussetzungen mit Strafe bedroht, z. B. die Frist zur Erstattung der Anzeige von der Eigenthumsveränderung abgelaufen sei. Da indessen an dem Art. 393 der Anlage von mehreren Seiten deshalb Anstand genommen wurde, weil nach Maßgabe dieses Artikels der wahre Eigenthümer nach Ablauf der für die Anzeige der Eigenthumsveränderung in den Landesgesetzen zu bestimmenden Fristen mit seinem Rechte selbst dann nicht durchdringen könnte, wenn der Pfandgläubiger bei der Pfandbestellung in bösem Glauben gewesen sei, gab der Herr Antragsteller anheim, in dem mehr gedachten Artikel statt: „im Vertrauen auf das Register erworbenen" zu setzen: „im Vertrauen auf das Register in gutem Glauben erworbenen 2c."

Gegen den Art. 393 und zu Gunsten des Antrags in der Anlage zum 206. Protokolle wurde aber angeführt: Mit der Annahme des Art. 393 würde der Grundsatz adoptirt, daß der Eigenthümer in Folge der Nichteintragung seines Eigenthums in das Schiffsregister seine Rechte ganz oder theilweise verlieren könne. Die Gesetzgebung sei zur Aufstellung eines solchen, das materielle Recht bedrohenden Grundsatzes ohne Zweifel befugt, aber doch nur unter der Voraussetzung, daß ein wichtiger Zweck dadurch erreicht werde. Der Zweck, welcher dem Vorschlage zum Grunde liege, werde aber, wenn man nicht weiter gehe und ohne Rücksicht auf den Ablauf von Fristen das in das Schiffsregister eingetragene Pfandrecht schütze, keineswegs erreicht werden. Ob der Eigenthümer die zur Eintragung seines Eigenthums vorgeschriebenen Fristen versäumt habe, sei aus dem Schiffsregister nie zu ersehen, mithin der Gläubiger auch niemals sicher, ob er durch Eintragung der Verpfändung in das Schiffsregister ein wirksames Pfandrecht erlangen werde. Der Einwurf, der Gläubiger

brauche das Geld erst auszuzahlen, wenn das Pfandrecht eingetragen und seitdem die Fristen verstrichen seien, erscheine nicht haltbar. Einerseits beziehe er sich nur auf das Darlehnsgeschäft, dann sei die Zulässigkeit des angegebenen Verfahrens zum mindesten aus dem Vorschlage nicht erkennbar, dasselbe aber auch ungenügend, weil es sich um so geräumige Fristen handle, daß nur noch in wenigen Fällen der Eigenthümer mittelst Verpfändung des Schiffs aus einer Verlegenheit sich würde ziehen können. Die gedachten Fristen würden ferner alsdann eine große privatrechtliche Bedeutung erhalten und deren Bestimmung nicht wie geschehen den Landesgesetzen, welche vielleicht ganz darüber schweigen würden, überlassen werden können, sondern im Gesetzbuche erfolgen müssen, welches letztere wegen Verschiedenheit der Verhältnisse bereits für kaum ausführbar erachtet sei. Zudem lasse die jetzige Fassung des Art. 393 den Zweifel zu, ob nicht eine im konkreten Falle strafbare Versäumniß vorliegen müsse; bei einer solchen Auffassung würde der Artikel aber gar keine Sicherheit bieten, denn der Gläubiger könne nie wissen, ob der ihm unbekannte Eigenthümer nicht einen Entschuldigungsgrund für die Versäumniß der Fristen habe, und trotz derselben straffrei belassen werden müsse.

Nachdem hiegegen eingewendet war, daß die von der langen Dauer der betreffenden Fristen hergenommenen Bedenken jedenfalls nur in den Fällen zutreffen könnten, in welchen das Schiff sich auf weiten Reisen befinde, da für andere Fälle diese Fristen gewiß kurz bemessen würden, daß aber ein auf weiten Reisen begriffenes Schiff, dessen wahren Zustand man nicht ahnen könne, nicht leicht als Pfand werde angenommen werden, fuhr man fort, in dem Vorschlage in der Anlage zum 206. Protokolle werde diejenige Sicherheit wirklich geboten, welche unerläßlich sei, wenn das Schiffsregister für das Pfandrecht wirklich eine praktische Bedeutung erlangen solle. Halte man jetzt einen unbedingten Schutz des Erwerbers eines Schiffes gegen Verpfändungen für erforderlich, welche der bisherige Eigenthümer in der Zeit zwischen der Veräußerung und deren Registrirung vorgenommen, und zwar ohne Rücksicht auf den guten Glauben des Pfandnehmers, so stehe damit der Beschluß der Versammlung, daß die bei der Verwendung eines Schiffes durch einen blosen Ausrüster erwachsenen Schiffsschulden gegen den Eigenthümer verfolgbar seien, selbst wenn dem Letztern gegenüber die Verwendung eine widerrechtliche war, falls nur der Schiffsgläubiger in gutem Glauben sei, nicht in Einklang.

Bei der Abstimmung wurde der besprochene Antrag der Anlage zum 206. Protokolle mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und Art. 393 der An-

lage zum 202. Protokolle mit der oben erwähnten Modifikation mit 7 gegen 4 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Die hierauf zur Sprache gebrachte Frage, wonach sich der Vorrang unter mehreren eingetragenen Pfandrechten richten solle, wurde nach kurzer Debatte mit 7 gegen 4 Stimmen dahin entschieden, daß die Zeitfolge der Eintragung maßgebend sei.

Sodann ging die Versammlung zur Diskussion des Art. 394 der Anlage zum 202. Protokolle und des letzten Absatzes von Art. 392 der Anlage A zum 199. Protokolle über. Hiebei ergab sich zunächst eine Differenz über die Bedeutung des zuerst erwähnten Vorschlages. Ein Theil der Herren Abgeordneten, welche den Wortlaut der proponirten Bestimmung für sich zu haben glaubten, war der Ansicht, daß dann, wenn eine Landesgesetzgebung von dem Vorbehalt in Art. 394 Gebrauch machen würde, hiemit lediglich die Bestimmung, daß Pfandbestellungen in das Schiffsregister eingetragen werden dürften, und die Vorschriften über die Regelung dieser Eintragungen beseitiget wären und somit bewirkt würde, daß in einem solchen Lande gar keine Pfandrechte an Schiffen bestellt werden könnten, welche gegen Dritte verfolgbar wären, weil alle übrigen von der Versammlung in Betreff der Pfandrechte gefaßten Beschlüsse und namentlich der Satz, daß nur die eingetragenen Pfandrechte gegen Dritte verfolgbar seien, ihre Geltung behielten. Andere Mitglieder waren der Ansicht, daß dann, wenn eine Landesgesetzgebung von dem Art. 394 Gebrauch gemacht hätte, hiemit alle, die Verpfändung von Schiffen und Schiffsparten betreffenden, Beschlüsse der Versammlung beseitiget sein würden, somit in Ansehung des Pfandrechtes die bisherigen Landesgesetze unverändert in Geltung blieben. Der zuletzt erwähnten Meinung schloß sich der Herr Antragsteller an, indem er bemerkte, daß sie der ursprünglich von ihm verfolgten Intention entspreche. Um jeden Zweifel hierüber abzuschneiden, wurde beantragt, von der in Art. 394 vorgeschlagenen Fassung abzusehen und auszusprechen, die Landesgesetze könnten bestimmen, daß sämmtliche von der Versammlung in Betreff der Verpfändung von Schiffen und Schiffsparten, in der 206., 207. und 208. Sitzung gefaßten Beschlüsse keine Anwendung leiden sollten, wodurch übrigens nicht ausgeschlossen sei, daß die Versammlung einzelne der bereits beschlossenen Bestimmungen aus Zweckmäßigkeitsgründen von dem Vorbehalte ausnehme.

Eine weitere Meinungsverschiedenheit ergab sich darüber, welche von den eben erwähnten Bestimmungen aus sachlichen Gründen die empfehlenswertheste sei. Während der Antrag in Art. 392 der Anlage des

199. Protokolles ziemlich allgemein für zu weitgehend gehalten wurde und ohne Unterstützung blieb, sprachen sich mehrere Mitglieder auch gegen die erste der hier erwähnten Auffassungen aus, weil sie gleichfalls zu weit gehe und störend in die Pfandrechtssysteme der betreffenden Länder eingreifen würde. Andere hielten dafür, daß eine Bestimmung in diesem Sinne hinreichend motivirt sein würde durch die Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehres und daß dies namentlich bezüglich der Bestimmung der Fall sei, daß im Falle eines Nothverkaufes alle Pfandrechte erlöschen sollten.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag im Sinne der zuerst erwähnten Auffassung Beschluß zu fassen, mit 10 gegen 1 Stimme, der Antrag im Sinne des heute angeregten allgemeinen Vorbehaltes zu beschließen, mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Ein hierauf gestellter Antrag, sämmtliche bisher provisorisch festgestellte Bestimmungen über die Verpfändung von Schiffen aus dem Gesetzbuche hinwegzulassen und statt derselben folgende Bestimmung aufzunehmen:

„Die Landesgesetze können bestimmen, daß das Schiffsregister zur „Verpfändung von Schiffen und Schiffsantheilen benutzt werden „kann"

ward mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt.

CCIX. Sitzung.

Hamburg, am 26. Juni 1858.

In heutiger Sitzung wurden unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die Protokolle der CC. Sitzung vom 11. Juni, der CCI. Sitzung vom 12. Juni, der CCII. Sitzung vom 14. Juni und der CCIII. Sitzung vom 16. Juni 1858 vorgelesen und genehmiget.

CCX. Sitzung.

Hamburg, am 28. Juni 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zunächst darüber diskutirt, ob die bisher in Betreff der Verpfändung von Schiffen und Schiffsparten, sowie der Eintragung solcher Verpfändungen in das Schiffsregister provisorisch festgestellten Bestimmungen, welche inzwischen durch den Herrn Referenten zusammengestellt worden, so wie dieselben in der Anlage beigedruckt sind, in das Gesetz aufzunehmen seien.

Von einer Seite wurde beantragt, zu beschließen, daß von allen diesen Bestimmungen in das Seerecht nichts aufzunehmen sei, und hiefür vorgebracht: Das Pfandrecht, wie es normirt worden, habe praktisch nur einen sehr geringen Werth; es gebe dem Gläubiger keine Sicherheit, indem ihm jede Bodmerei und jede andere Schiffsschuld vorgehe, und würde doch auf der anderen Seite große Nachtheile im Gefolge haben; es sei deshalb weit angemessener, desselben im allgemeinen Gesetzbuche keine Erwähnung zu thun. Um den Pfandbestellungen an Seeschiffen und Schiffsparten einen festen Halt zu geben, habe man bestimmt, daß sie in das von einer Behörde zu führende Schiffsregister eingetragen werden müßten. Es werde unvermeidlich sein, daß den Betheiligten Auszüge aus dem Register über diese Eintragungen ertheilt würden. Nun sei vor Allem zu befürchten, daß der effective Werth solcher Verpfändungsbriefe überschätzt werde, daß Unkundige denselben, als von einer Behörde ausgehenden Dokumenten, ein allzugroßes Vertrauen schenken und dieselben zum Gegenstande eines Handelsverkehres werden würden, aus welchem die Betheiligten in unzähligen Fällen getäuscht hervorgehen müßten. Es sei legislativ unrichtig, Einrichtungen zu befördern, welche solche Folgen haben könnten. Dazu komme noch, daß diese Pfandrechte voraussichtlich meist für solche Forderungen bestellt werden würden, welche mit dem Seeverkehre gar nicht in Zusammenhang ständen, sondern auf Finanzoperationen anderer Art sich bezögen; denn die Forderungen, die mit dem Seeverkehr wirklich zusammenhingen, würden meistens Schiffsschulden sein und schon als solche bessere Rechte haben, als die Pfandforderungen, so daß Niemand eine Pfandbestellung für dieselben beanspruchen werde. Maßregeln zu Gunsten

solcher Finanzoperationen der Schiffseigenthümer gehörten aber gewiß eben so wenig in das Seerecht, als Bestimmungen über die Verpfändung von Polizen in das Assekuranzrecht. Das Pfandrecht, welches man darum ja nicht bei Schiffen für unstatthaft erklären wolle, sei eine Sache für sich und unabhängig vom Seerechte; es müsse für alle verpfändbaren Vermögensobjekte dasselbe sein, wenigstens könne man nicht zugeben, daß ein Bedürfniß dafür vorhanden sei, für die Seeschiffe etwas besonderes vorzuschreiben; wo nun die Gesetze eines Landes für Pfandbestellungen im Allgemeinen und somit auch für die Verpfändung von Schiffen und Schiffsparten keine entsprechenden Formen böten, werde die betreffende Civilgesetzgebung vielleicht einer Revision bedürfen und dabei der rechte Ort sein, um die hier zur Sprache gebrachten Interessen wahrzunehmen. Um die entgegengesetzte Ansicht zu rechtfertigen und darzuthun, daß Bestimmungen über Pfandbestellungen an Schiffen und Schiffsparten füglich in das Seerecht aufgenommen werden könnten, habe man sich schon zu wiederholten Malen auf den Vorgang des englischen Rechtes berufen. Aber auch abgesehen von Allem dem, was schon in den früheren Berathungen hiegegen vorgebracht worden, so möge man doch nicht außer Acht lassen, daß im englischen Rechte nicht so viele Forderungen als bevorzugte Schiffsschulden aufgefaßt würden, als dies nach den bisherigen Beschlüssen für das deutsche Handelsgesetzbuch erforderlich werden dürfte. Beachtenswerth sei ferner auch, daß das jüngste oldenburgische Gesetz über das Registerwesen nichts über die Eintragung von Pfandrechten in das Schiffsregister aufgenommen habe, obschon es erst zwei Jahre nach Promulgation der jüngsten englischen Kauffahrteischifffahrtsakte erlassen worden sei. Endlich könne man sich nicht verhehlen, daß das System der registrirten Pfandrechte im Kriege von großen Gefahren begleitet sein werde. Wenn aus dem Certifikate die Pfandrechte ersichtlich seien, so stehe zu befürchten, daß die Prisengerichte ein an sich zweifellos neutrales Schiff, welches einem Unterthan der feindlichen Macht verpfändet sei, condemniren würden, weil sie in dem Pfandrechte des nicht neutralen Gläubigers, der durch sein Geld das Schiff in See setzen half, ein prisables Interesse fänden. Nicht minder würde aber auch der Pfandgläubiger, welcher Angehöriger einer neutralen Macht sei, trotz der Eintragung seines Pfandrechts um dasselbe kommen, wenn das verpfändete Schiff einem kriegführenden Staate angehöre und kapturirt werde. — Auf die pariser Deklaration könne man sich gegen diese Bedenken schon deshalb nicht berufen, weil die vereinigten Staaten von Nordamerika ihr nicht beigetreten seien, dieselbe sich auch nicht auf Kapturen feindlicher Schiffe durch Kriegsschiffe beziehe.

Von anderen Mitgliedern wurde auf die in den früheren Debatten gegen die Aufnahme von Bestimmungen über Schiffsverpfändung vorgebrachten Gründe Bezug genommen und weiter hinzugefügt: Am Schlusse der vorigen Sitzung sei die Aufnahme eines jeden Vorbehaltes abgelehnt worden, der den Landesgesetzen die Wahl offen gelassen hätte, die in Rede stehenden Bestimmungen außer Wirksamkeit zu setzen, ohne sich einseitig von der Gemeinsamkeit der Gesetzgebung lossagen zu müssen, wenn sie für die Verhältnisse des betreffenden Landes nicht passen würden; in Folge hievon handle es sich jetzt nicht mehr blos darum, das Pfandrecht für diejenigen Staaten zu regeln, die desselben schon jetzt nicht entbehren oder etwa in der Folge zu der Ueberzeugung gelangen könnten, daß auch für sie die entsprechenden Institutionen dienlich seien, sondern darum, daß die neue Pfandrechtsgesetzgebung in allen deutschen Staaten, die nicht einseitig ganzen Abschnitten des Entwurfes die Publikation versagen wollten, eingeführt werden solle, gleichviel ob sie überall ihren Bedürfnissen entspreche oder nicht. Bei dieser Sachlage müßten aber alle Bedenken, die man gegen die vorläufig beschlossenen Bestimmungen geltend gemacht habe, und namentlich die Befürchtung, daß der solide Charakter der Rhederei verloren gehen könne, mit vermehrtem Gewichte sich geltend machen. Auch lasse sich nicht verkennen, daß die eben erwähnten Bestimmungen noch sehr lückenhaft seien, und um zu genügen, noch einer Reihe von Ergänzungen bedürften. So sei z. B. der Fall noch gar nicht ins Auge gefaßt, wenn ein hypothezirtes Schiff im Auslande verkauft werde. Durch einen solchen Verkauf könne auf der einen Seite der Eigenthümer dem Pfandgläubiger die Geltendmachung seines Rechtes ganz unmöglich machen oder doch außerordentlich erschweren, somit das Pfandrecht selbst zu einem höchst prekären machen, auf der anderen Seite werde im Auslande Niemand gerne ein Schiff kaufen, wenn er nachträglich die Geltendmachung von eingetragenen Pfandrechten befürchten müsse; und doch werde man des Pfandrechtes wegen den Verkauf von Schiffen im Auslande nicht unmöglich machen wollen. Man werde nicht umhin können, sich darüber zu entscheiden, ob in einem solchen Falle die Hypotheken erlöschen sollten oder nicht.

Mehrere Mitglieder gingen, um nachzuweisen, daß die vorläufig festgesetzten Bestimmungen für die Aufnahme in das allgemeine Gesetzbuch sich nicht eigneten, auf einzelne Bestimmungen ein und setzten hiebei die gegen diese Bestimmungen schon in der speziellen Debatte vorgekommenen Gründe wiederholt ins Licht. Namentlich war dies bezüglich des Beschlusses über die Verpfändung von Schiffsparten, und über die Wirkungen der Pfandbestellung durch den eingetragenen Nichteigenthümer der Fall.

Von anderen Mitgliedern wurde gegen diese Ausführungen eingewendet, die bisherigen Debatten hätten zur Genüge gezeigt, daß die Verpfändungen von Seeschiffen kaum in irgend einem Staate ganz entbehrt werden könnten. Da die Verpfändungen nun, wo sie vorkämen, gewiß nicht ohne Einfluß auf den Betrieb der Seefahrt selbst blieben, so sei es auch ganz angemessen, die erforderlichen Bestimmungen über dieselben in das allgemeine Seerecht aufzunehmen. Die Befürchtungen, die man gegen eine Aufnahme solcher Vorschriften geltend machen zu müssen geglaubt habe, seien ohne Zweifel übertrieben. Vor Allem sei die Behauptung, daß mit den über die Verpfändung von Seeschiffen ausgestellten Urkunden ein gefährlicher Handel getrieben und das Vertrauen Unkundiger mißbraucht werden könnte, durch die Erfahrung widerlegt; denn in Preußen seien ähnliche Verpfändungen schon seit lange im Gebrauch, ohne bedenkliche Folgen gehabt zu haben. Dort würden die Verpfändungen auf den Beilbriefen vorgemerkt, und diese Vormerkungen blieben dann nicht etwa ausschließlich mit den Beilbriefen an Bord des Schiffes, sondern es würden den Pfandgläubigern Abschriften dieser Beilbriefe als Pfandurkunden zugestellt, mit denen derselbe als bedenklich bezeichnete Handel getrieben werden könnte, wie mit den Auszügen aus dem Schiffsregister, wenn überhaupt eine Neigung hiezu bestände. Die Gefahren in Kriegsfällen seien auch keineswegs so bedeutend, als sie geschildert worden, denn abgesehen davon, daß der Feind die Betheiligung eines feindlichen Kapitals bei einem Schiffe sehr oft auch durch andere Papiere erfahren könne, werde das Register und das Certifikat mindestens in ebenso vielen Fällen entschiedenen Nutzen bringen, indem es als Beweismittel dafür diene, daß kein feindliches Interesse am Schiffe begründet sei. Wenn keine von den vorläufig festgesetzten Bestimmungen über die Verpfändung von Seeschiffen in das allgemeine Seerecht aufgenommen würden, so thue man Unrecht, zu glauben, daß in der Folge diese Verpfändungen ganz unterblieben; das Bedürfniß werde sich vielmehr auf andere und vielleicht noch gefährlichere Weise Bahn brechen, man werde zu simulirten Verkäufen, ausgehenden Bodmereien u. dgl. kommen und auf andere Art dieselben Gefahren haben, die man hier durch Weglassung von Vorschriften über ein geordnetes Pfandrechtssystem vermeiden wolle; man werde deshalb in den einzelnen Ländern die Regelung dieser Verhältnisse vornehmen müssen, aber dann auch kein gemeinsames Recht haben. Die Wahrheit des so eben Gesagten habe man schon an vielen Orten erkannt und deshalb von Seiten der Betheiligten auf gesetzliche Regelung der Pfandrechte an Seeschiffen angetragen. Die Schiffsverpfändung sei auch keineswegs dem Seerecht an und für sich fremd, sie stehe im Gegentheil mit see-

rechtlichen Instituten z. B. der Bodmerei, der Rangordnung der Schiffsgläubiger in enger Verbindung, weshalb es um so nöthiger erscheine, Bestimmungen darüber aufzunehmen.

Indessen wurde auch von Seiten mehrerer Mitglieder, welche sich in demselben Sinne aussprachen, nicht verkannt, daß, bei der großen Verschiedenheit der in Betreff des Pfandrechtes in den einzelnen Civilgesetzgebungen bestehenden Systeme, die Durchführung eines und desselben Systemes der Schiffsverpfändung große Schwierigkeiten biete, und daß jedenfalls jetzt noch nicht mit Gewißheit bemessen werden könne, ob diese durch die vorläufig festgestellten Bestimmungen wirklich aus dem Wege geräumt würden. Auch werde sich über die Nothwendigkeit und die Angemessenheit dieser Bestimmungen erst dann mit Sicherheit urtheilen lassen, wenn die Bodmerei und namentlich die uneigentliche Bodmerei erlediget sei, und über die Rangordnung der Schiffsgläubiger berathen werde. Von dieser Seite wurde deshalb beantragt, die definitive Beschlußfassung darüber, ob die vorläufig festgestellten Bestimmungen über die Verpfändung von Schiffen und Schiffsparten in das Gesetz aufzunehmen seien, bis zur Berathung des elften Titels des Entwurfes zu vertagen.

Nach Schluß der Debatte wurde mit 6 gegen 5 Stimmen der zuletzt erwähnte Antrag zum Beschlusse erhoben und der Antrag, sofort definitiv zu beschließen, daß die mehrerwähnten Bestimmungen nicht aufzunehmen seien, mit demselben Stimmenverhältniß abgelehnt. Der stimmführende Herr Abgeordnete für Hamburg befand sich hiebei in der Minorität.

Hierauf wurde der Art. 393 der Anlage A zum 199. Protokolle (S. 1675 der Protokolle) der Diskussion unterstellt. Nachdem ein Antrag, diese Diskussion zu verschieben, bis über die, die Verpfändung der Seeschiffe betreffenden, Bestimmungen definitiv Beschluß gefaßt würde, mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt worden war, wurde von einem Mitgliede an der Stelle des eben erwähnten Art. 393 folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

„Ist zur Zeit der Eintragung des Eigenthumserwerbes der Ver„äußerer in das Schiffsregister zwar als Eigenthümer eingetragen, „nicht aber der wahre Eigenthümer, so muß der wahre Eigen„thümer die Veräußerung wider sich gelten lassen, wenn erwiesen „wird, daß zur Zeit, als er sein Eigenthum geltend macht, die „Fristen bereits verstrichen waren, binnen welchen er zur Ver„meidung der gesetzlich bestimmten Strafen sein Eigenthum in das „Schiffsregister hätte eintragen lassen sollen.

„Diese Vorschrift tritt zu Gunsten des Erwerbers nicht ein, „wenn bewiesen wird, daß derselbe über die Berechtigung des Ver„äußerers zur Veräußerung nicht in gutem Glauben war."

Zur Erläuterung des zuerst erwähnten Art. 393 wurde hierauf hervorgehoben: Der so eben eingebrachte Antrag habe die Absicht, denjenigen zu schützen, der im Vertrauen auf das Schiffsregister ein dingliches Recht am Schiffe erworben zu haben glaube. Der Art. 393 beabsichtige, noch weiter zu gehen, und namentlich auch die persönlichen Gläubiger des Rheders zu begünstigen, und komme hiemit einem dringenden Bedürfnisse entgegen. Das Schiff komme nicht allein als Eigenthumsobjekt, sondern zugleich als der Centralpunkt eines gewerblichen Unternehmens in Betracht. Dieses gewerbliche Unternehmen gebe zu einer Menge von Verträgen Anlaß, durch welche nicht immer dingliche Rechte oder die Rechte eines Schiffsgläubigers, sondern ebenso oft nur rein persönliche Ansprüche begründet würden. Viele würden zu Verträgen der letzteren Art sich in dem Vertrauen herbeilassen, daß derjenige auch wirklich der Inhaber des Unternehmens sei und somit durch den Vertrag ihr persönlicher Schuldner werde, den das Schiffsregister als Eigenthümer des Schiffes bezeichne. Man könne es nun gewiß nicht für rathsam halten, daß das Gesetz die Möglichkeit gewähre, dieses Vertrauen zu täuschen; es empfehle sich vielmehr, dem Schiffsregister eine Bedeutung ähnlich dem Handelsregister zu geben, und zu bestimmen, daß derjenige, der im Schiffsregister als Eigenthümer des Schiffes eingetragen sei, auch in Ansehung der persönlichen Ansprüche gutgläubiger Dritter als Rheder einzustehen habe, bis er die Löschung des betreffenden Eintrags veranlaßt habe. Von selbst verstehe sich übrigens, daß die beantragte Bestimmung das Verhältniß zwischen Käufer und Verkäufer nicht berühre, daß unter diesen die Eigenthumsübertragungen vielmehr auch ohne Eintragung ins Schiffsregister Gültigkeit hätten.

Der Art. 393 fand jedoch von verschiedenen Seiten Beanstandung. Namentlich hielt man dafür, daß derselbe zu weit gehe, und hob hervor: Abgesehen davon, daß die jetzige Fassung des Art. 393 nicht blos die Rhedereigläubiger, sondern sogar die Privatgläubiger eines Schiffseigners begünstigen würde, denn diese Letzteren könnten mit Berufung auf den beantragten Artikel sogar verlangen, daß der neue Erwerber eines Schiffes dasselbe zu ihrer Befriedigung herausgebe, wenn ihr Schuldner zur Zeit der Entstehung ihrer, wenngleich gar nicht mit dem Schifffahrtsbetriebe zusammenhängenden, Forderungen noch als Eigenthümer eingetragen gewesen sei, abgesehen also davon, daß jedenfalls die Redaktion des Vorschlags geändert werden müßte, wenn sie dem dargelegten Sinne entsprechen

sollte, so würde die Annahme desselben der Einführung förmlicher Rhedereiregister mit der Bedeutung von Handelsregistern gleich stehen. Soweit sei noch keine Gesetzgebung und auch keiner der vorliegenden Entwürfe gegangen; noch keine Legislation habe den Satz aufgestellt, daß derjenige, der im Schiffsregister als Eigenthümer des Schiffes eingetragen sei, auch so angesehen werden solle, als habe er die auf den mit diesem Schiffe vorgenommenen Schifffahrtsbetrieb bezüglichen Kontrakte geschlossen. Eine solche Bestimmung führe ohne Zweifel zu weit, und könnte höchstens in dem Sinne für gerechtfertiget gehalten werden, daß derjenige, der als Eigenthümer eingetragen sei, für die auf Schiffsrechnung ohne nähere Bezeichnung eines Kontrahenten geschlossenen Verträge einstehen müsse. Wenn man keinem Eigenthumsübergang von Schiffen gegen Dritte Wirkung beilegen wolle, bevor derselbe in das Schiffsregister eingetragen sei, so könnten namentlich im Auslande keine Schiffskäufe mit Sicherheit vorgenommen werden, diese würden also durch den beantragten Art. 393 eigentlich unmöglich gemacht.

Der Herr Antragsteller zog hienach den Antrag in Art. 393 der Anlage A des 199. Protokolles zurück und proponirte statt dessen, den heute eingebrachten Antrag mit der Modifikation anzunehmen, daß aus dem ersten Absatze desselben die Worte: „wenn erwiesen wird, daß ~~[illegible]~~ eintragen lassen sollen" gestrichen würden.

Gegen die Aufnahme der beiden, nunmehr noch vorliegenden, Anträge wurde jedoch von mehreren Seiten vorgebracht: Für einen Satz der beantragten Art sei kein Bedürfniß vorhanden. Das Schiffsregister sei der Hauptsache nach für die Zwecke des öffentlichen Rechtes, für die Feststellung der Nationalität ꝛc. eingeführt. Es entspreche der Anschauung des Kaufmannsstandes nun gar nicht, bei Eingehung von Rechtsgeschäften auf den Inhalt solcher Urkunden Rücksicht zu nehmen, wenn es sich darum handle, die Personen zu ermitteln, mit welchen man den beabsichtigten Vertrag schließen solle. Diese Anschauung müßte sich also ganz umkehren, wenn den proponirten Sätzen in der Folge eine praktische Bedeutung zukommen sollte. Diese Sätze würden übrigens auch voraussetzen, daß die Schiffsregister öffentlich und Jedem nach Gefallen zugängig wären, was mindestens bis jetzt noch nicht beschlossen sei. Der im Eingange der Debatte formulirte Antrag greife zwar weniger tief ins Privatrecht ein, als der modifizirte, sei aber aus anderen Gründen nicht annehmbar. Immer handle es sich um die Prinzipienfrage, welche Bedeutung dem Schiffsregister in Rücksicht auf das Privatrecht, und namentlich das Eigenthum, beigelegt werden solle. Wenn man nun überhaupt die Absicht habe, dem Schiffs-

register in privatrechtlicher Beziehung eine Wirksamkeit beizumessen, dann müsse man jedenfalls ein einfaches, klares Prinzip aufstellen, welches dazu geeignet sei, von der Jurisprudenz in allen seinen Konsequenzen erfaßt und namentlich auch in solchen Fällen angewendet zu werden, über welche das Gesetz keine ausdrücklichen Bestimmungen enthalte. Entweder müsse man es bei der gemeinrechtlichen Freiheit des Eigenthumsverkehres belassen oder es wagen, zu bestimmen, daß das Eigenthum nur durch Umschreibung im Schiffsregister wie in einem Grundbuche übertragen werden könne. Der hier besprochene Antrag beruhe auf keinem solchen Prinzipe, sondern auf Modifikationen des einen und des anderen Prinzipes, welche zu analogen Anwendungen nicht geeignet seien und kein Mittel an die Hand gäben, um auch die im Gesetze nicht ausdrücklich geordneten Fragen richtig darnach zu entscheiden. Zu Allem dem komme noch, daß der erwähnte Antrag nicht einmal die beabsichtigte Sicherheit biete, da der Erwerber nicht wissen könne, ob und wann ein Verkauf stattgehabt habe, von wann an also die betreffenden Fristen zu laufen anfingen.

Hiegegen und zu Gunsten des im Eingange der Debatte formulirten Antrags wurde noch bemerkt, daß derselbe die gewünschte Sicherheit wenigstens in der Mehrzahl der Fälle bieten und insofern hinreichenden Vortheil bringen werde, wenn er auch kein unfehlbares Schutzmittel enthalten sollte, und daß ferner die Analogie mit der Verpfändung eines Schiffes durch den eingetragenen Nichteigenthümer, welche Verpfändung die Versammlung vorläufig nach den gleichen Grundsätzen geregelt habe, für den Antrag spreche. Zu Gunsten des modifizirten Antrages aber wurde bemerkt, daß gegen diesen die gemachte Ausstellung nicht Platz greife. Bei der Abstimmung wurde sowohl der im Eingange der Debatte formulirte Antrag, als die während derselben vorgeschlagene Modifikation desselben mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Schließlich wurde noch anerkannt, daß die früher vorbehaltenen Art. 393 Absatz 2, und Art. 400 des preußischen Entwurfes als abgelehnt zu erachten seien, da sie in die verschiedenen Anträge, die der Debatte zum Grunde gelegen, nicht aufgenommen worden; auf Art. 407 wurde später zurückzukommen vorbehalten.

Anlage.

§ 1.

Das auf ein Schiff oder einen Schiffsantheil sich beziehende Pfandrecht ist auf Antrag des Gläubigers oder des Schuldners in das Schiffsregister einzutragen.

Das in das Schiffsregister nicht eingetragene Pfandrecht steht dem eingetragenen nach. Damit das Pfandrecht gegen Dritte verfolgbar und wirksam sei, ist seine Eintragung in das Schiffsregister erforderlich.

Ob das im Schiffsregister nicht eingetragene Pfandrecht ein Vorrecht im Konkurse begründe, bestimmt sich nach den Landesgesetzen.

§ 2.

Die Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister muß enthalten:

1. den Namen des Gläubigers;
2. die Forderung, deren Sicherstellung bezweckt ist;
3. den Grund, auf welchen hin die Eintragung erfolgt ist.

§ 3.

Das Pfandrecht erlischt mit dem Untergange der Forderung, zu deren Sicherstellung es diente, oder bei Eintritt eines jeden anderen Aufhebungsgrundes, ohne daß seine Aufhebung von der Löschung im Schiffsregister abhängig wäre.

Zu den Aufhebungsgründen gehört:

1. der Verkauf des Schiffes oder des dem Pfandrecht unterworfenen Schiffsantheils im Wege der Zwangsvollstreckung;
2. der von dem Schiffer im Falle der Seeuntüchtigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse bewirkte Verkauf des Schiffs.

§ 4.

Ist zur Zeit der Eintragung des Pfandrechtes derjenige, welcher als der Pfandschuldner angesehen ist, in das Schiffsregister zwar als Eigenthümer eingetragen, nicht aber der wahre Eigenthümer, so muß der wahre Eigenthümer das Pfandrecht wider sich gelten lassen, wenn erwiesen wird, daß zur Zeit der Eintragung oder der späteren Begründung des Pfandrechtes die Fristen bereits verstrichen waren, binnen welchen der wahre Eigenthümer zur Vermeidung der gesetzlich bestimmten Strafen sein Eigenthum in das Schiffsregister hätte eintragen lassen sollen.

Die Vorschrift tritt nicht ein, wenn bewiesen wird, daß der Pfandgläubiger zur Zeit der Eintragung oder der späteren Begründung des Pfandrechtes nicht in gutem Glauben war.

§ 5.

Unter den in das Schiffsregister eingetragenen Pfandrechten bestimmt sich das Vorrecht nach der Zeitfolge der Eintragung.

CCXI. Sitzung.

Hamburg, am 30. Juni 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zur Berathung des

III. Titels

des preußischen Entwurfes übergegangen und hiebei von einem Herrn Abgeordneten vorgeschlagen, an den Anfang des Titels eine Definition des Schiffers zu setzen, und die Bestimmung des Art. 428 Absatz 1 zu derselben heranzuziehen, mithin den Titel mit folgender Bestimmung zu beginnen:

„Schiffer, Schiffsführer oder Schiffskapitain ist derjenige, dem von „einem Rheder oder einer Rhederei die Führung eines bestimmten „Schiffes übertragen worden ist.

„Er ist für die Dauer einer Reise der gesetzliche Vertreter von „Schiff und Ladung."

Der Herr Antragsteller bemerkte hiezu: Der erste Absatz des Art. 428 enthalte eine Art von Definition des Schiffers, sei aber in so ferne unvollständig, als nicht hervorgehoben sei, daß der Schiffer hauptsächlich wegen der Leitung des Schiffes bestellt werde, bedürfe also einer Ergänzung. Sodann gehöre die Definition, namentlich wenn sie vervollständiget werde, an den Anfang des Titels. Eine Definition überhaupt aufzunehmen, könne man um so weniger Bedenken tragen, als auch andere Gesetzbücher, z. B. das holländische und spanische Gesetzbuch, eine solche aufgenommen hätten.

Da der eben erwähnte Antrag jedoch von mehreren Seiten Widerspruch fand und namentlich gegen denselben eingewendet wurde, die meisten neueren Gesetzbücher hätten von Aufstellung einer Definition des Schiffers, weil dieselbe entbehrlich sei, Umgang genommen, die vorgeschlagene Definition sei zudem nicht erschöpfend, indem sie z. B. den Fall nicht treffe, wenn Jemand sein eigenes Schiff führe, oder wenn der Schiffer nicht vom Rheder, sondern nach dem Tode des früheren Schiffers durch den Konsul bestellt werde, oder wenn Jemand in dem eben erwähnten Falle kraft der Schiffshierarchie in die Stelle des Kapitains einrücke ꝛc., zog der Herr Antragsteller seinen Vorschlag zurück.

Hierauf wurde zur Diskussion des

Art. 411.

übergegangen, und hiebei zunächst bemerkt, daß bei der nunmehrigen Bestimmung des Entwurfes für Deutschland das Wort: „Preußischen" zu streichen und statt: „Gewerbegesetzen" der allgemeine Ausdruck: „Gesetzen" zu gebrauchen sei.

Von einem Herrn Abgeordneten wurden zur Bezeichnung des Standpunktes, von welchem er bei Berathung des dritten Titels ausgehen zu müssen glaubte, folgende allgemeine Bemerkungen gemacht: Der Schiffer habe eine Reihe von Verpflichtungen, deren Inbegriff man füglich als das munus publicum desselben bezeichnen könne. Dahin gehörten die Obliegenheiten desselben bezüglich der Wahrung der Nationalität des Schiffes, bezüglich der Beobachtung der polizeilichen Vorschriften, namentlich so weit dieselben den Schutz des Lebens und des Gutes Anderer zum Gegenstande hätten u. dgl. Es frage sich, ob in dieser Beziehung etwas in das Gesetz aufgenommen werden solle, oder ob es nicht vorzuziehen sei, alle Bestimmungen über diesen Theil der Verpflichtungen des Schiffers der polizeilichen Gesetzgebung der einzelnen Länder anheimzugeben, so weit nicht für einzelne Punkte ein besonderes Interesse an Gemeinschaftlichkeit der Gesetzgebung vorhanden sei. Da die Beantwortung dieser Frage präjudizirlich sei für die Abstimmung über die einzelnen Artikel des Entwurfes, so scheine es nothwendig, daß man sich vor der Berathung der letzteren hierüber schlüssig mache. In der Erwägung, daß es sich hier lediglich um die Entwerfung eines Privatseerechtes handle, und daß dann, wenn einzelne Bestimmungen über die nautischen und polizeilichen Verpflichtungen des Schiffers aufgenommen würden, diese doch nicht leicht so erschöpfend sein könnten, um alle besonderen Legislationen überflüssig zu machen, glaubte der Herr Abgeordnete sich für die zweite Alternative entscheiden zu müssen.

Zur Vermeidung von Mißdeutungen des Gesetzes, so fuhr derselbe fort, scheine es aber auch nicht unangemessen, dies etwa in der Art, wie es im § 41 des österreichischen Entwurfes geschehen sei, ausdrücklich im Gesetze zu sagen und daran die Bestimmung anzureihen, daß der Schiffer von denjenigen Verpflichtungen, die ihm durch die polizeilichen Gesetze eines Landes auferlegt würden, auch durch Vertrag nicht entbunden werden könne, daß ihm also z. B. vertragsweise die Pflicht, sich über die Seetüchtigkeit seines Schiffes zu vergewissern, nicht erlassen werden dürfe, und daß er sich denjenigen, welche in Folge einer Vernachlässigung der polizeilichen Obliegenheiten beschädiget würden, privatrechtlich verantwortlich mache.

Für den Fall aber, daß man die ausdrückliche Aufnahme dieser Sätze in

das Gesetz nicht für angemessen halten sollte, erklärte der betreffende Herr Abgeordnete, daß er dieselben bei seiner Abstimmung jedenfalls zur Richtschnur nehmen werde.

Mit Rücksicht auf diese Erwägungen wurde von einzelnen Mitgliedern die Streichung des zweiten Absatzes, von anderen die Löschung des ganzen Artikels befürwortet. Hiezu wurde insbesondere noch bemerkt, der Absatz 2 enthalte ohne Zweifel eine Vorschrift von rein polizeilichem Inhalte, die noch dazu in vielen bedeutenden Seeplätzen nicht herkömmlich sei, und möglicher Weise zu Chikanen benutzt werden könne, ohne andererseits einen namhaften Vortheil zu bieten. Wenn ein Rheder den Schiffer chikaniren wolle, könne er ihm die Ausstellung eines Entlassungszeugnisses verweigern, und bis dann im Wege des Prozesses dieses Zeugniß erzwungen sei, werde nicht selten die beste Zeit für anderweitige Anstellungen des Schiffers abgelaufen sein, zu dessen Stellung die betreffende, an das Verhältniß von Domestiken erinnernde, Vorschrift auch keineswegs zu passen scheine. Daß die Vorschrift im hanseatischen Rechte enthalten und doch an manchen Plätzen, an welchen das hanseatische Seerecht noch jetzt in Geltung sei, ganz außer Gebrauch gekommen sei, scheine der beste Beweis dafür zu sein, daß sie sich praktisch nicht empfehle. Für die Streichung des ersten Absatzes aber wurde namentlich geltend gemacht, auch er enthalte einen Satz von ausschließend politischer Bedeutung; seine Aufnahme sei aber, wenn man auch von den im Eingange dargelegten systematischen Gesichtspunkten absehen wollte, um deswillen höchst bedenklich, weil man dann, wenn er im Privatseerechte stehe, bemüht sein werde, demselben eine privatrechtliche Bedeutung beizulegen, was zu einem Zweifel darüber Anlaß geben könne, ob die von einem nicht gehörig qualifizirten Schiffer abgeschlossenen Verträge gültig seien oder nicht. Folgerungen aber, die dahin führten, daß die Verträge als nichtig angefochten werden könnten, würden dem Seeverkehr alle Sicherheit nehmen und lägen auch gewiß nicht in der Absicht der Versammlung; sie würden mit dem Inhalte des Art. 259 des Entwurfes aus zweiter Lesung im direkten Widerspruche stehen. Wenn man es aber lediglich darauf abgesehen haben sollte, zu sagen, daß die Uebertretung der polizeilichen Normen des Art. 411 privatrechtliche Haftbarkeit im Gefolge habe, so verstehe sich dies nach allgemeinen Rechtssätzen von selbst.

Für die Beibehaltung des Artikels wurde angeführt: Der erste Absatz habe allerdings eine privatrechtliche Bedeutung, indem er dazu führe, daß der Rheder sich für allen Schaden verantwortlich mache, der aus der Anstellung eines nicht gesetzlich qualifizirten Schiffers erwachsen könnte; es

sei auch nicht ausgeschlossen, daß der Anstellungskontrakt eines solchen Schiffers durch den Rheder angefochten werde. Das sei aber ohne Zweifel die Meinung des Gesetzes nicht, daß auch die vom Schiffer mit Dritten abgeschlossenen Verträge, Befrachtungsgeschäfte u. dgl. sollten angefochten werden dürfen, eine solche Meinung sei durch die Natur der Sache und den allegirten Art. 259 zur Genüge ausgeschlossen. Absatz 2 sei ein auch in privatrechtlicher Hinsicht erheblicher alter Satz des Seerechtes, im Wisbyischen, Hanseatischen Seerechte, im alten preuß. Seerechte, im preuß. Landrechte enthalten und von manchen Autoren (Pardessus, Kaltenborn) als geltendes Recht bezeichnet. Verwickelungen würden durch denselben jedenfalls mehr beseitiget als herbeigeführt, auch die Stellung der Kapitaine dadurch eben so wenig entwürdiget, als die Stellung hoher Militairs und Beamten durch die staatsrechtliche Vorschrift, daß sie vor der Aufnahme in die Dienste eines anderen Souverains ihre Entlassung aus den früheren Dienstverhältnissen nachzuweisen hätten. Es werde endlich auch nicht möglich sein, das Seerecht, welches ja doch auch im Großen und Ganzen ein möglichst umfassender Leitfaden für den Schiffer sein und ihn darüber belehren solle, wodurch er sein Vermögen beschweren könnte, ganz frei von Bestimmungen polizeilichen Inhaltes zu lassen. Wenn eine Vorschrift eine für sich bestehende privatrechtliche Bedeutung habe, so gehöre sie in das Gesetzbuch, sollte auch ihre Uebertretung, abgesehen von den privatrechtlichen Folgen, nach den bezüglichen Landesgesetzen noch polizeilich beahndet werden. Das Gesetzbuch würde wesentlich unvollständig bleiben und ein einheitliches Recht nicht zu erreichen sein, wenn man alle Bestimmungen, welchen sich zugleich ein polizeilicher Charakter beilegen lasse, ausschließen und den Landesgesetzen, auf deren Uebereinstimmung gar nicht zu rechnen sei, vorbehalten wolle. Vorschriften von ausschließlich polizeilicher Natur möchten aus dem Gesetzbuch fern zu halten sein; dergleichen sei aber weder im Art. 411 noch in den folgenden enthalten.

Um die gegen Absatz 1 vorgebrachten Bedenken thunlichst zu beseitigen, wurde eventuell für denselben folgende Fassung proponirt:

„Die Landesgesetze bestimmen, welche Qualifikation der Führer eines „Schiffes haben muß."

Dieser Antrag wurde schließlich mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen, die Streichung des ersten Absatzes mit demselben Stimmenverhältnisse abgelehnt, und mit 8 gegen 3 Stimmen die Streichung des zweiten Absatzes beschlossen.

Bei Diskussion des

Art. 412

wurde zunächst die Streichung der Worte: „namentlich der Beilbrief, der Meßbrief, das Schiffsinventar, die Musterrolle und das Ladungsmanifest (Ladungsverzeichniß)“ befürwortet und genehmiget, da diese Detailbestimmungen für das gemeinsame Gesetzbuch sich nicht zu empfehlen schienen.

Sodann wurde der Ausdruck: „der Schiffer hat zu sorgen“ beanstandet. Ein Mitglied hielt dafür, daß dieser Ausdruck zu wenig sage, wenigstens nach der Auslegung, die ihm in den Motiven zum preuß. Entwurfe gegeben sei, indem der Schiffer hienach schon dann von aller Verantwortlichkeit frei wäre, wenn er nur seinen Rheder auf die vorhandenen Mängel der Ausrüstung ꝛc. aufmerksam gemacht hätte. Ein anderes Mitglied aber hielt dafür, daß dieser Ausdruck leicht zu streng aufgefaßt werden könnte, und hob hervor: Man werde diesen Ausdruck dahin verstehen, daß der Schiffer, wenn die Rheder seine Ausstellungen für unbegründet hielten, die Pflicht und das Recht habe, selbst vorzugehen und das Fehlende auf Kosten der Rhederei anzuschaffen ꝛc. ꝛc. Eine solche Stellung des Schiffers sei nicht angemessen und jedenfalls nicht durchführbar; letzteres einmal deshalb nicht, weil die Rheder nicht leicht einen Schiffer beibehalten würden, der so eigenmächtig handle, dann aber auch aus dem Grunde, weil der Schiffer nicht immer in der Lage sei, eine genaue Untersuchung des Proviants ꝛc. vorzunehmen; bei gutem Gange der Geschäfte fehle ihm zwischen der Ankunft und der Abreise des Schiffes nicht selten die nöthige Zeit hiezu, er müsse der Rhederei vielmehr oftmals vertrauen, daß sie ausreichende Fürsorge getroffen habe.

Diesen Bedenken wurde jedoch entgegengehalten, die Motive wollten nicht mehr sagen, als daß der Schiffer dem Rheder gegenüber von weiterer Haftbarkeit frei sei, wenn er sie von den entdeckten Mängeln unterrichte; sie wollten aber nicht ausschließen, daß er Dritten, z. B. dem Ablader, verhaftet bleibe, falls er ohne Erledigung seiner Bedenken in See gehen und daraus ein Schade entstehen sollte. Wenn er also von aller Haftung frei sein wolle, so werde er ohne genügende Ausrüstung jedenfalls nicht in See gehen dürfen. Ob und in wie weit er, namentlich im Heimathshafen, auf eigene Verantwortlichkeit selbst wider den Willen der Rheder die nöthigen Anschaffungen machen dürfe, werde sich erst ermitteln lassen, wenn seine Stellung zum Rheder geregelt sei.

Ein Mitglied beantragte hierauf, den Artikel dahin zu fassen: „Der Schiffer darf die Reise nicht anders antreten, als wenn das Schiff in seetüchtigem Stande“ u. s. w.; fand jedoch deshalb Widerspruch, weil der

Schiffer, so lange er auf der Reise sei, nicht blos abzuwarten habe, bis die Rheder für die Ausrüstung sorgten, sondern ohne Zweifel berechtiget sein werde, die nöthigen Anschaffungen selbst zu machen. Dieser Antrag wurde zuletzt auch mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, und mit 7 gegen 4 Stimmen der Entwurf mit der bereits angegebenen Modifikation und unter dem Vorbehalte angenommen, daß statt des Wortes „sorgen" ein anderer Ausdruck gewählt werde, aus welchem deutlich hervorgehe, daß der Schiffer civilrechtlich für die Beobachtung des Artikels einzustehen habe, durch welchen jedoch der Festsetzung des Grades dieser Haftbarkeit nicht präjudizirt würde, da hierüber erst bei Art. 433 das Nöthige zu besprechen sein werde.

Zum ersten Satze des

Art. 413

wurde hierauf erläuternd bemerkt, die vorgeschlagene Bestimmung sei in alten und neuen Seerechten enthalten und könnte nur in dem Falle ein Bedenken gegen sich haben, wenn der Schiffer nach den Gesetzen des Ladungsortes vereidigte Stauer zu nehmen verpflichtet sei. Allein auch in solchen Fällen könne man den Schiffer, der doch immer noch der Herr der Stauung bleibe, von der Haftung für dieselbe nicht freigeben, wenn er nicht nachzuweisen im Stande sei, daß die Stauung ungeachtet seiner Einsprache und ohne daß er eine Abhülfe finden konnte, unzweckmäßig vorgenommen worden. Da Fälle der letzteren Art aber gewiß nur sehr selten vorkämen, werde es keiner ausdrücklichen Erwähnung derselben im Gesetze bedürfen.

Ein Mitglied glaubte beifügen zu müssen, daß der Satz, wie er im Entwurfe gefaßt ist, der Praxis der Gerichte in den meisten bedeutenden Seeplätzen entspreche, aber in den Motiven zu sehr abgeschwächt sei, daß also unter allen Umständen die Motive nicht für maßgebend erachtet werden könnten.

Von einigen Seiten wurde hierauf der Ausdruck: „für zweckmäßige Stauung" angefochten und bemerkt: Dieser Ausdruck könne leicht zu einer ungebührlichen Beschwerung des Schiffers Anlaß geben, indem man demselben möglicher Weise eine absolute Bedeutung beilegen und von dem Schiffer den Nachweis verlangen werde, daß die Stauung nach der wirklichen, wenn auch dem Schiffer unbekannten, Beschaffenheit der Güter oder nach mathematischen, wenn auch bisher unbekannten, Regeln eine zweckmäßige gewesen sei. Eine absolute Vortrefflichkeit seiner Maßregeln könne man aber vom Schiffer gewiß nicht verlangen, sondern nur, daß er mit Sorgfalt nach den Grundsätzen der Seemannskunst verfahre. Wenn sich

zeigen sollte, daß ein bisher allgemein von Seeleuten beobachtetes Verfahren unzweckmäßig sei, oder wenn der Schiffer z. B. leckende Waaren, ohne sie als solche gekannt zu haben, an eine Stelle verstauet habe, wo sie andere Waaren beschädigten, so könne man ihn um so weniger verantwortlich machen, als er nicht immer in der Lage sei, den wahren Inhalt der verladenen Kisten 2c. zu erfahren, zumal wenn sie im letzten Augenblicke an Bord kämen und der Schiffer die Abreise beschleunigen müsse. Man werde also einen Ausdruck zu wählen haben, der den Gerichten einigen Raum zur Berücksichtigung der Billigkeit lasse, weshalb man statt: „zweckmäßig" „gehörig nach Seemannsbrauch" zu setzen proponire. Diesen Ausdruck hielt man für unbedenklich und den Einwand, daß er zu unbestimmt sei, nicht für begründet, da erfahrungsgemäß der Seemannsbrauch beim Stauen der Hauptsache nach überall gleich sei. Nachdem nun hiegegen noch bemerkt, aber freilich auch sofort widersprochen worden war, daß eine unrichtige Locirung von Waaren, deren Inhalt der Schiffer nicht kannte, eigentlich nicht als Fehler der Stauung bezeichnet werden könne, sondern unter ganz andere Gesichtspunkte falle und mit der Frage zusammenhänge, ob der Schiffer Waaren annehmen dürfe, ohne um deren Inhalt sich umzuthun, ward der eben erwähnte Antrag mit 8 gegen 3 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Zum zweiten Satze des Artikels wurde bemerkt, die Fassung des Entwurfes schließe die Meinung nicht aus, daß hier nach dem Vorgange des spanischen Rechtes ausgesprochen werden solle, jeder einzelne Ablader müsse zustimmen, wenn irgend welche, vielleicht ganz anderen Abladern gehörige, Waaren auf das Verdeck geladen oder an die Seiten des Schiffes gehängt werden sollten. Da diese Bestimmung aber zu weit ginge und es nur darauf ankommen könne, daß der Ablader, dessen Güter auf dem Verdeck untergebracht werden sollten, seine Zustimmung gebe, wurde eine Aenderung der Redaktion proponirt, etwa in dem Sinne, daß gesetzt würde: „die von ihm verladenen Güter."

Von einigen Herren Abgeordneten wurde jedoch die Streichung des ganzen zweiten Satzes vorgeschlagen und hiefür angeführt: Das in diesem Satze ausgesprochene Verbot habe wenigstens in mehreren älteren Gesetzen eine vorwiegend polizeiliche Bedeutung, indem durch dasselbe die Manövrirfähigkeit des Schiffes gesichert werden solle. Insoferne gehöre der Satz also ohne Zweifel nicht hierher. Privatrechtlich sei derselbe eigentlich nur bei der Lehre von der Havarie und der Assekuranz von Bedeutung, indem die auf das Verdeck verladenen Güter leichter als andere von Seewasser beschädiget oder weggespült würden, und dann die Frage entstehe, wie solche

Beschädigungen gegenüber den Rhedern und übrigen Abladern und gegenüber dem Assekuradeur beurtheilt werden müßten. Es sei deshalb auch angemessener, diese Frage erst bei den erwähnten Lehren abzuhandeln. Unter die allgemeinen Verpflichtungen des Schiffers könne der Satz nicht gut aufgenommen werden, weil er sonst zu weit ginge. Es gebe nämlich Waaren, welche nur auf das Verdeck geladen werden dürften, z. B. Vitriol, andere, welche häufig daselbst verladen würden, z. B. Bretter. Sodann sei die Verladung von Waaren auf Verdeck in einigen Meeren bei der kleinen Küstenschifffahrt ganz gebräuchlich und könne für diese ohne große Inkonvenienzen nicht untersagt werden. Bei der Küstenschifffahrt müsse der Schiffer die Konnossemente mitunter früher ausstellen, als er noch wisse, ob er die Waaren noch im Schiffe unterbringe oder auf das Verdeck laden müsse. In Oesterreich habe man die Richtigkeit dieser Behauptungen durch die Erfahrung bestätiget gefunden, und habe sich genöthiget gesehen, von dem ursprünglichen unbedingten Verbote solcher Verladungen zu dem im spanischen Gesetzbuche befolgten Systeme, dessen oben Erwähnung geschehen sei, und von diesem zu dem Systeme des preuß. Entwurfes nach und nach in den Gesetzen überzugehen, und auch das letztere habe schon Bedenken hervorgerufen. Auch im sardinischen Gesetzbuche und im code de comm. (Art. 229) sei in dieser Beziehung für die kleine Küstenschifffahrt eine Ausnahme gemacht. Das Hängen von Waaren an die Seiten des Schiffes komme aber so selten vor, daß kein Interesse dafür vorhanden sei, desselben ausdrücklich zu erwähnen. Uebrigens würden auch schon die Assekuranzbedingungen allenthalben genügen, um Mißbrauch in Beziehung auf die Verladung von Waaren auf das Verdeck ꝛc. zu verhüten. Eventuell wurde von dieser Seite beantragt, auszusprechen, daß der zweite Satz des Art. 413 für die kleine Küstenschifffahrt keine Geltung habe, und etwa noch hinzuzufügen, daß es den Landesgesetzen vorbehalten sei, diese Ausnahme aufzuheben.

Es wurde jedoch entgegnet, es handle sich hier um eine Zusammenstellung derjenigen Vorschriften, durch deren Außerachtlassung der Schiffer sich privatrechtlich den Betheiligten verantwortlich mache. Dabei könne die vorliegende Bestimmung, wodurch dem Schiffer zur Pflicht gemacht werde, die ihm zum Transport übergebenen Güter nicht an einem Ort unterzubringen, wo sie erfahrungsmäßig erheblichen Gefahren ausgesetzt seien, unmöglich fehlen; es stehe aber auch nichts im Wege, dieselbe in der Lehre von der Havarie und von den Versicherungen in geeigneter Fassung zu wiederholen. Die Waaren, welche auf das Verdeck verladen werden müßten oder doch gewöhnlich daselbst verladen würden, böten keine Schwierigkeit

dar, weil bei ihnen in der Regel der Platz, wo sie untergebracht worden, im Konnossemente angegeben werde und in der Annahme des letzteren eine Genehmigung des Abladers liege. Was aber die Küstenschifffahrt angehe, so sei auf der einen Seite die Zahl derjenigen Meere geringer, in welchen die angeführte Gewohnheit bestehe, als die Zahl derjenigen, in welchen sie nicht hergebracht sei, und auf der anderen Seite walte das Bedenken ob, daß der Begriff der kleinen Küstenschifffahrt für die deutsche Schifffahrt gänzlich unbestimmt und weder, wie im französischen und österreichischen Rechte, präzisirt sei, noch präzisirt zu werden vermöge. Man könne deshalb nicht mehr zugeben, als daß den Landesgesetzen vorbehalten werde, nach Bedürfniß den zweiten Satz für die Küstenschifffahrt als unanwendbar zu erklären.

Ein anderes Bedenken betraf das Wort: „Verdeck"; es wurde nämlich bemerkt, daß es bei der jetzigen Bauart der Schiffe sehr schwer sei, zu ermitteln, was als Verdeck betrachtet, namentlich ob die in neueren Zeiten über die ganze Länge der Schiffe sich ausdehnenden Hütten (dunettes) als Verdeck angesehen werden könnten oder nicht. Ueber diese Frage äußerten sich die Herren Abgeordneten vom Kaufmannsstande in verschiedener Weise. Ein Theil derselben sprach sich dahin aus, daß diese Hütten in der Regel ebenso fest gebaut und wohl kalfatert würden, wie der übrige Schiffskörper, daß man deshalb auch keinen Anstand nehmen dürfe, Güter in dieselben zu verladen, da diese dort gegen Seewasser u. dgl. ebenso geschützt sein würden, als wenn sie unter den Luken untergebracht wären. Habe man ja auch kein Bedenken, in diese Hütten die Passagiere, die Mannschaft 2c. unterzubringen. Von dieser Seite wurde deshalb vorgeschlagen, zu setzen: „in die nicht durch ein Verdeck geschützten Räume" oder „unter freiem Himmel". Ein anderer Theil hielt dafür, daß diese Hütten keineswegs denselben Schutz gewähren könnten, als die unter den Luken befindlichen Räume. Dieselben könnten nie so fest gebaut werden, wie die letzteren, sie seien keineswegs so fest mit dem ganzen Gefüge des Schiffes verbunden, daß sie nicht von Sturzseen leicht beschädiget oder gar hinweg gespült werden könnten. Nicht umsonst werde in Verklarungen 2c. ein so großes Gewicht darauf gelegt, daß der Schiffer erkläre, er habe die Luken fest verschlossen und verdichtet gehabt u. dgl. Es sei deshalb weit angemessener, die Ladung von Gütern in diese Hütten ohne Genehmigung der Betheiligten nicht zu gestatten, zumal dadurch Niemand beschädiget werde. Denn, wenn der Kapitain sich genöthiget sehen sollte, Waaren in diese Hütten zu bringen, so könne er dies einfach dadurch erreichen, daß er es im Konnossemente sage, und der Ablader durch An-

nahme des Konnossements seine Zustimmung gebe. Von dieser Seite wurde deshalb proponirt, zu setzen: „auf das Verdeck oder in die auf dem Verdeck eingedeckten Räume". Noch andere Mitglieder waren der Meinung, daß der Bau der in Rede stehenden Hütten sehr verschieden, bald fester, bald weniger sicher sei, so daß sich keine allgemeine Bestimmung rechtfertigen ließe, und schlugen deshalb vor, es bei der Fassung des Entwurfes zu belassen, damit das Gericht in jedem einzelnen Falle zu entscheiden habe, ob eine Hütte als Verdeck anzusehen sei oder nicht.

Bei der Abstimmung entschied sich die Versammlung mit 9 gegen 2 Stimmen für die Fassung: „auf das Verdeck oder in die auf demselben eingedeckten Räume" sowie dafür, daß nur derjenige Ablader um seine Zustimmung zu befragen sei, dessen Güter auf das Verdeck geladen werden sollten, und nicht auch die anderen Ablader, und beschloß mit 10 gegen 1 Stimme, den Landesgesetzen vorzubehalten, den zweiten Satz des Art. 413, so weit er sich auf die Deckladung bezieht, für die Küstenschifffahrt außer Wirksamkeit zu setzen; die Streichung des zweiten Satzes wurde mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Bei Diskussion des

Art. 414

Absatz 1 wurde die Streichung beantragt, weil derselbe völlig selbstverständlich sei. Diesem Antrage wurde jedoch mit der Bemerkung entgegengetreten, der Absatz 1 enthalte eine zweckmäßige Hindeutung für den Schiffer, daß er sich privatrechtlich für allen Schaden verantwortlich mache, welcher den Rhedern oder Ladungsinteressenten daraus entstehen könnte, wenn er an irgend einem Orte die bestehenden Polizei-, Steuer- oder Zollgesetze übertreten sollte. Die Versammlung entschied sich deshalb auch mit 10 gegen 1 Stimme für die Beibehaltung des Absatzes 1 mit der Maßgabe, daß die Redaktion der eben dargelegten Absicht desselben entsprechend zu ändern sei. Im Laufe der Diskussion wurde auf die Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, daß der erste Absatz auch in so ferne von Bedeutung sei, als er den Schiffer darüber belehre, daß er nirgends eine Exterritorialität des Schiffes beanspruchen könnte, entgegnet, die Erledigung dieser rein völkerrechtlichen Frage habe der fragliche Absatz nicht zum Gegenstande.

CCXII. Sitzung.

Hamburg, am 2. Juli 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule ging die Versammlung heute, nachdem von einem Mitgliede das demnächstige Zurückkommen auf Art. 413 bevorwortet worden, auf die Berathung des

Art. 414

Absatz 2 über. Zunächst ward zur Erläuterung bemerkt, daß der Fall der gewöhnlichen Zollkontrebande schon von Absatz 1 dieses Artikels ergriffen werde, und daß daher hier nur die Kriegskontrebande gemeint sei, was nöthigenfalls ausdrücklich gesagt werden könne, sodann aber wurde von einem Mitgliede die Streichung des zweiten Absatzes beantragt, so weit er sich auf das Verbot der Ladung von Kontrebande bezieht, und hierfür geltend gemacht: Es könne sich selbstverständlich nicht darum handeln, die Ladung von Kriegskontrebande zu erlauben, die Aufnahme eines ausdrücklichen Verbotes habe aber große Bedenken. Der Begriff der Kriegskontrebande sei sehr schwankend, und in jedem Kriege anders, es seien schon Dinge in einzelnen Fällen als Kontrebande bezeichnet worden, von denen dies der Schiffer im Voraus gar nicht annehmen konnte, z. B. Waizen, Wein, Käse, Lachs, Hanf u. dgl. Mitunter habe dazu, um eine Waare als Kontrebande zu erklären, schon die Erwägung genügt, daß sie nach den vorliegenden Verhältnissen möglicher Weise in die Hand des Feindes kommen und diesem nützlich sein könnte. Unter solchen Umständen würde der Seeverkehr durch ein ganz allgemein gehaltenes Verbot der Führung von Kontrebande außerordentlich belästiget und der Schiffer ungebührlich beschwert, wenn er für jeden aus der Ladung von Kontrebande entstehenden Schaden einstehen müßte. In verschiedenen Gesetzen, desgleichen in den Hamburgischen Assekuranzbedingungen (§ 66) und in den Bremischen Seeversicherungsbedingungen (§ 27) sei in richtiger Erkenntniß des Gesagten die Ladung von Kriegsbedürfnissen auch keineswegs absolut untersagt, sondern nur an Beobachtung bestimmter Formen gebunden worden. Weiter als diese Assekuranzbedingungen brauche man nicht zu gehen, da diese ausreichend seien, und könne man beim Assekuranzrechte auf diese Frage zurückkommen. Auch keines der neueren Seerechte habe eine solche Vor-

schrift aufgenommen, außer das spanische Gesetzbuch. Das holländische Recht enthalte nur eine Bestimmung des Inhaltes, daß der Ablader durch Verladung von Kontrebande den Beschädigten sich verantwortlich mache, und habe dadurch deutlich genug zu erkennen gegeben, daß es eine ähnliche Vorschrift für den Schiffer nicht als angemessen befunden habe. Wenn man aber eine Bestimmung aufnehmen zu müssen glaube, so könne man, wie oben angedeutet worden, den Schiffer doch jedenfalls nicht ohne Unterschied und in allen Fällen für haftbar erklären, in denen aus der Führung von Kontrebande Schaden entstanden sei, sondern eventuell nur dann, wenn ihn in der That ein Verschulden treffe, also wenn er gewußt habe, daß die geladene Waare für Kontrebande erklärt worden, oder wenn er dies bei Anwendung der nöthigen Vorsicht hätte wissen müssen; es müßte also jedenfalls in dieser Weise die Fassung des Artikels sich ändern. Aber nicht blos wegen der Unbestimmtheit des Begriffes der Kontrebande, sondern auch noch aus einem anderen Grunde müsse die absolut verbietende Fassung des Entwurfes in einer Weise modifizirt werden, daß man daraus erkennen könne, es komme auf ein Versehen des Schiffers und auf die Haftung desselben für den durch sein Versehen veranlaßten Schaden an. Wenn die Fassung nämlich so allgemein bliebe, als sie jetzt sei, so würde der Schiffer niemals eigentliche Kriegsbedürfnisse laden können; denn diese würden, da wohl zu jeder Zeit wenigstens an einem Orte auf der Erde Krieg sei, immer als Kriegskontrebande erscheinen; man würde es deshalb nicht allein in dem Falle, wenn man sich in der Nähe des Kriegsschauplatzes befinde, unterlassen müssen, von einem neutralen Hafen zum andern Kriegsbedürfnisse zu Schiffe zu bringen, sondern z. B. in diesem Augenblicke nicht einmal nach England Pulver u. dgl. einschiffen dürfen, da dieses sich mit China im Kriege befinde.

Gegen den Antrag auf Streichung wurde jedoch Widerspruch erhoben und bemerkt: Es handle sich, wie schon früher bemerkt, hier um eine Aufzählung von Vorschriften, durch deren Außerachtlassung der Schiffer sich den Betheiligten privatrechtlich verantwortlich mache. Wenn diese Aufzählung den Schiffer einigermaßen sicher leiten solle, so müsse sie möglichst vollständig sein und dann sei die proponirte Vorschrift unentbehrlich. Das Schwankende des Begriffes der Kontrebande scheine keine beachtenswerthen Bedenken hervorzurufen. Da es sich nur um die Feststellung der Folgen von Verschuldungen des Schiffers handle, so sei er selbstverständlich, weil von jedem Verschulden, auch von aller Haftung frei, wenn er mit Recht habe glauben dürfen, eine Waare nicht als Kontrebande ansehen zu müssen. Von Seiten der in diesem Sinne sich

aussprechenden Herren Abgeordneten wurde dagegen das Gewicht der gegen die Fassung des Entwurfs vorgebrachten Bedenken nicht verkannt, und um denselben entgegenzukommen, folgende Fassung empfohlen:

a. „Er ist den Rhedern und Befrachtern für den Schaden verant-
„wortlich, welcher ihnen durch Ladung von Kontrebande zugeht,
„wenn er wußte oder wissen mußte, daß die geladene Waare zur
„Kriegskontrebande gehöre."

Im Verlaufe der Debatte wurde auch noch die Frage angeregt, bis zu welchem Grade des Verschuldens die Haftung des Schiffers aus der Nichtbeobachtung der in Rede stehenden Vorschrift sich erstrecke, ob er auch culpa levis zu prästiren habe, oder nur lata culpa, und ob in dem eben erwähnten Antrage eine Entscheidung hierüber enthalten sei. Von einem Herrn Abgeordneten wurde die Meinung vertreten, daß der Schiffer nach dem zuletzt eingebrachten Antrage für culpa levis nicht einzustehen brauche und daß diese Entscheidung auch in der That ganz angemessen sei. Die Prästation der culpa levis könne man bei der Unbestimmtheit des Begriffes der Kriegskontrebande vom Schiffer nicht verlangen, wenn man ihm nicht unbilliger Weise den Ersatz unvorhergesehener Schäden zumuthen oder dahin gelangen wolle, daß er den Rhedern und Abladern die störendsten Weitläufigkeiten und Schwierigkeiten wegen Annahme der verschiedenen Arten von Waaren mache und viele Waaren zurückweise aus Furcht, daß sie möglicher Weise als Kontrebande bezeichnet werden könnten. Wenn es sich darum handle, ob eine Waare nach Maßgabe ihrer Deklaration — denn das verstehe sich von selbst, daß der Schiffer kein Recht habe, Kisten und Ballen zu öffnen, um die Richtigkeit der Deklarationen zu prüfen — als Kontrebande anzusehen gewesen, so könne man den Schiffer nur wegen desfallsiger gröberer Versehen verantwortlich machen; man möge deshalb allerdings, wie in dem vorliegenden Vorschlage geschehen, verlangen, daß er wissen müßte, was jeder andere verständige Schiffer in gleicher Lage wußte, aber mehr nicht.

Die Mehrzahl der Mitglieder sprach sich aber dahin aus, daß die Frage, welchen Grad des Verschuldens der Schiffer prästiren müsse, weder durch den Antrag unter a entschieden worden sei, noch hier überhaupt entschieden werden sollte. Es genüge hier auszusprechen, daß der Schiffer für seine Versehen in Ansehung der Ladung von Kontrebande hafte. Der Grad des Verschuldens, den er zu prästiren habe, müsse derselbe sein, wie bezüglich seiner übrigen Obliegenheiten, die Feststellung desselben werde erst bei Berathung des Art. 433 erfolgen können. Wenn es in dem Antrage unter a nun heiße: „oder wissen mußte," so heiße das nichts

anderes, als was ihm ohne einen solchen Grad des Verschuldens, für den er nach Maßgabe des künftig zu erledigenden Art. 433 aufzukommen hat, nicht unbekannt bleiben konnte.

Ein Mitglied fügte dem noch bei, wenn der Schiffer dasjenige gewußt und beobachtet habe, was jeder andere ordentliche Schiffer wußte, so sei er nicht nur ohne grobes, sondern ohne alles Verschulden; die Folgen seines Nichtwissens könnten ihm in diesem Falle also schon wegen des Mangels jeder Verschuldung nicht zugerechnet werden. Indessen war auch dieses Mitglied der Meinung, daß der eigentliche Inhalt der Worte: „wissen mußte" erst bei Art. 433 festgestellt werden könne und hier in dem so eben von der Mehrheit angegebenen Sinne aufzufassen sei.

Anlangend die Redaktion der aufzunehmenden Bestimmung, so wurde noch von einer Seite anheimgegeben, ob es zur Vermeidung von Mißdeutungen nicht angemessen sei, in den Anfang des Titels eine allgemeine Bestimmung des Inhaltes zu setzen, daß es sich hier um die Festsetzung der Folgen von Verschuldungen des Schiffers handle, und von einer anderen Seite, ob es sich nicht empfehle, den zweiten Absatz des Art. 414 in den ersten Absatz aufzunehmen, damit die Ansicht nicht entstehen könne, daß der erste Absatz eine absolutere Bedeutung habe als die hier vorgeschlagene Fassung des zweiten Absatzes.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 8 gegen 3 Stimmen angenommen und sodann der Antrag auf Streichung zurückgezogen.

Anlangend das Verbot der Ladung von Gütern, aus deren äußerer Beschaffenheit sich die Unrichtigkeit der über ihre Eigenschaft gemachten Angaben ergiebt, so wurde auch dessen Streichung beantragt und dafür angeführt: Wenn das fragliche Verbot nicht mehr sagen solle, als daß der Schiffer bei Vermeidung eigener Verantwortlichkeit die Hand nicht dazu bieten dürfe, daß Waaren, namentlich Kontrebande, mit falscher Deklaration geladen und dadurch Schiff und Ladung gefährdet würden, so verstehe sich dies von selbst und brauche nicht in das Gesetz aufgenommen zu werden. In der Allgemeinheit aber, in welcher dieses Verbot vorgeschlagen sei, erscheine es nicht als gerechtfertiget. Man könnte durch dieses Verbot zuletzt dahin kommen, daß man vom Schiffer eine gründliche Kenntniß der eigenthümlichen Verpackungsarten jeder einzelnen Waare verlangte, wie von einem Kaufmanne, und daß man ihn, wenn eine Waare anders deklarirt wäre, als die eigenthümliche Verpackungsart nachweise, verantwortlich mache, wenn hinterher eine solche Waare als

Kriegs- oder Zollkontrebande erklärt oder nicht entsprechend ihrer wirklichen Beschaffenheit gestauet würde u. dgl. Eine solche Bestimmung würde dem Schiffer auch eine Befugniß zur Kognition über den Inhalt der Kisten, Ballen 2c. geben, die man ihm unmöglich einräumen könne. Auch aus dem Grunde endlich würde ein so allgemeines Verbot nicht anwendbar sein, weil der Schiffer die Deklarationen oft erst später erhalte, nachdem die Waaren schon vorher an Bord gebracht und vielleicht nicht einmal ihm, sondern dem Steuermann übergeben waren.

Für die Beibehaltung der betreffenden Vorschrift wurde dagegen geltend gemacht: Wenn aus der äußeren Beschaffenheit einer Waare die Unrichtigkeit der über ihre Eigenschaft gemachten Angaben erhelle, so könne der Schiffer von der Verpflichtung nicht entbunden werden, die wahre Beschaffenheit festzustellen, um die Waare zurückzuweisen, sofern sie Schiff oder Ladung gefährde. Dem Schiffer, welcher für die Zweckmäßigkeit der Stauung im weitesten Umfang verantwortlich gemacht sei, werde gewiß nicht zu viel zugemuthet, wenn man ihn zugleich verpflichte, die Deklaration der Güter mit der äußern Beschaffenheit derselben insoweit zu vergleichen, als zur Ermittelung offenbarer Unrichtigkeiten erforderlich sei, wozu es weder einer besondern Waarenkunde oder der genaueren Kenntniß der verschiedenen Verpackungsarten, noch der Oeffnung der Kolli bedürfe. Die Unterdrückung der Vorschrift müsse die Gefahr hervorrufen, daß der Schiffer in allen Fällen, unbekümmert um die Folgen, der Deklaration vertraue, sollte ihm auch die Unrichtigkeit derselben bei der geringsten Aufmerksamkeit erkennbar sein, daß er z. B. auf die Deklaration sich verlassend Kanonenkugeln lade, die als Baumwolle deklarirt seien u. s. w. Nachdem der Schiffer für die Uebertretung der Zoll- und Steuergesetze verantwortlich gemacht, und die Verschiffung von Kontrebande ihm untersagt sei, gebiete schon die Konsequenz die Aufnahme der fraglichen Vorschrift, welche im Wesentlichen auch bereits im preuß. allgemeinen Landrechte sich finde. Dieselbe sei auch von praktischer Wichtigkeit, da es sich bereits zugetragen habe, daß durch die Unachtsamkeit eines Schiffers, welcher im Vertrauen auf eine erkennbar unrichtige Deklaration Kontrebande in Ladung genommen, Schiff und Ladung verloren gegangen sei.

Hierauf ward jedoch erwidert, der Antrag auf Streichung bezwecke durchaus nicht das Gegentheil von dem, was der Entwurf bestimme, sondern wolle nur die Frage, ob den Schiffer ein Verschulden treffe, nach allgemeinen Grundsätzen regulirt wissen, wie denn auch das preuß. Landrecht die gedachte Vorschrift nur für Kriegszeiten, wo die Umstände eine besondere Aufmerksamkeit des Schiffers erheischten, erlassen habe.

Ein anderes Mitglied bemerkte, die Fassung des Entwurfes sei eher zu eng als zu weit. Nicht allein dann müsse der Schiffer verantwortlich sein, wenn er an der äußern Beschaffenheit die Unrichtigkeit der Deklaration erkennen konnte, sondern auch dann, wenn er die Unrichtigkeit wirklich kannte, ohne daß dieselbe äußerlich erkennbar war. Es wurde deshalb beantragt, die Fassung des Entwurfes in diesem Sinne zu erweitern.

Bei der Abstimmung wurde dieser Antrag jedoch mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und mit 10 gegen 1 Stimme die Streichung der der Diskussion unterstellten Bestimmung beschlossen.

Zu

Art. 415

Absatz 1 wurde die Streichung beantragt, da die Bestimmung im Wesentlichen selbstverständlich, in der jetzigen Allgemeinheit aber nicht richtig sei, z. B. nicht wegen der Dampfschiffe, denn diese brauchten keine besondere Gelegenheit zum Abgange abzuwarten. Nach kurzer Debatte, in welcher namentlich geltend gemacht wurde, daß eine ähnliche Bestimmung in allen älteren und neueren Seerechten enthalten sei, und daß sie auch in der Lehre vom Frachtkontrakte wiederholt werden müsse, da nicht blos der Schiffer den Rhedern und Abladern, sondern auch der Rheder den Abladern für den baldigsten Abgang des Schiffes einzustehen habe, entschied sich die Versammlung mit 9 gegen 2 Stimmen für die Beibehaltung des ersten Absatzes.

Bei Diskussion des zweiten und dritten Absatzes wurde von einem Herrn Abgeordneten vorgebracht: Die jetzige Fassung des ersten Absatzes sei ohne Zweifel zu absolut. Die Versammlung habe gewiß die Absicht nicht, auch in solchen Fällen, in denen es sich um schnell vorübergehende Verhinderungen des Kapitains handle, z. B. wenn ihn ein Unwohlsein betroffen habe, das ihn zwar augenblicklich an der Abreise verhindere, aber voraussichtlich in kurzer Zeit gehoben sei, auf Einsetzung eines Stellvertreters zu bestehen. Man könne dies auch um so weniger wollen, als sich die Ablader eben so oft durch das Vertrauen auf die Person des Schiffers als durch das Vertrauen auf das Schiff bewegen ließen, ihre Waaren mit dem letzteren zu verladen, als mithin für diese der Rücktritt des Schiffers nicht selten wichtiger als eine kurze Verzögerung der Reise wäre. Die Redaktion des ersten Satzes bedürfe demnach einer Milderung, welche in einzelnen Fällen ein billiges Ab- und Zugeben gestatte; auch scheine die Erwähnung einzelner Hinderungsursachen nicht genugsam motivirt zu sein und könne füglich unterbleiben.

Was sodann die Art und Weise betreffe, wie die Stelle des verhinderten Schiffers zu ersetzen sei, so könne man den Letzteren nicht unbedingt für berechtiget halten, einen Stellvertreter einzusetzen, man werde vielmehr zu unterscheiden haben, ob er seiner Rheder mächtig sei oder nicht. Wenn der Schiffer die Willensmeinung der Rheder ohne Gefahr einholen könne, so müsse man diesen auch die wirkliche Einsetzung des Schiffers überlassen, könne also den Schiffer zu nichts Weiterem berechtigen und verpflichten, als daß er den Rhedern von seiner Verhinderung schleunigst Anzeige erstatte und bis zum Eintreffen der Erklärung der Rheder die erforderlichen provisorischen Anordnungen treffe. Wenn der Schiffer sich aber mit dem Schiffe auswärts befinde und die Verfügungen der Rheder nicht füglich einholen könne, so müsse man ihm die Einsetzung eines anderen Schiffers allerdings auftragen. Da es sich hier nun um Festsetzung privatrechtlicher Normen handle, so müßten diese Verpflichtungen dem Schiffer unter der Rechtsfolge auferlegt werden, daß er sowohl den Rhedern als den Abladern für allen aus einer Versäumniß seiner desfallsigen Obliegenheiten entstehenden Schaden mit seinem Vermögen einzustehen habe. Zur Vermeidung von Mißverständnissen müsse jedoch bemerkt werden, daß der Schiffer die oben erwähnte Anzeige von seiner Verhinderung nur den Rhedern, und nicht auch den Abladern zu machen haben solle, da das letztere namentlich bei Ladungen von Stückgütern unausführbar wäre, daß die Ablader aber allerdings die Haftung des Schiffers sollten in Anspruch nehmen können, wenn er den Rhedern die vorgeschriebene Anzeige zu machen unterlassen habe. Sodann brauche kaum ausdrücklich hervorgehoben zu werden, daß die Haftung des verhinderten Kapitains für die Einsetzung eines anderen Schiffers nicht als eine absolute aufzufassen und derselbe vielmehr von der Verantwortung frei sei, wenn er ungeachtet aller möglichen Umsicht keinen Schiffer finden konnte, weil z. B. an dem betreffenden Orte keiner zu haben war, oder wenn er so krank gewesen, daß er seiner Sinne nicht mächtig war u. dgl.; denn hier, wie überall im Rechte, solle Unmögliches nicht verlangt werden. Endlich komme noch zur Frage, ob man im Gesetze etwas über die Mitwirkung der Konsuln bei Bestellung von Schiffern im Auslande bestimmen solle. Bei der Verschiedenheit der Konsulareinrichtungen scheine es am angemessensten, wenn man diese Frage der Partikulargesetzgebung ganz anheimgebe. Es wurde deshalb für den ersten und zweiten Absatz folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

a. „Die Abfahrt darf durch ein in der Person des Schiffers ein„getretenes Hinderniß nicht unnöthig aufgehalten werden. Im

„Heimathshafen und so weit überhaupt die nöthigen Verfügungen „ohne schädlichen Verzug durch den Rheder getroffen werden „können, ist der Schiffer den Rhedern und Befrachtern für die „unverweilte Anzeige seiner Verhinderung und für mittlerweilige „Vorkehrungen verantwortlich.

„In anderen Fällen haftet der verhinderte Schiffer den Rhe„dern und Befrachtern für die unverweilte Einsetzung eines geeig„neten Schiffers an seiner Stelle.

„Welcher Einfluß den Konsuln bei der Einsetzung eines neuen „Schiffers namentlich auch in dem Falle zukomme, wenn der „frühere Schiffer mit Tod abgeht, wird durch die Landesgesetze „bestimmt."

Ein anderes Mitglied, welches im Wesentlichen von denselben Erwägungen ausging, vertrat die Ansicht, daß es nicht angemessen sei, des Heimathshafens als eines Ortes im Gesetze zu erwähnen, an welchem der Schiffer sich niemals selbst einen Substituten bestellen dürfte. Es könnten allerdings Fälle vorkommen, in welchen der Schiffer im Interesse der Rheder und der Befrachter auch im Heimathshafen das Recht haben müsse, einen anderen Schiffer einzusetzen, z. B. wenn die Rheder sich zufällig in weiter Entfernung vom Heimathshafen befänden. Daß der Schiffer, der durch einen in seiner Person liegenden Grund an der Abreise verhindert sei, seinen Rhedern hievon in allen Fällen Anzeige zu erstatten habe, in denen er den Stellvertreter nicht selbst ernennen dürfe, verstehe sich von selbst und brauche nicht ausdrücklich gesagt zu werden; ohne diese Anzeige sei ja auch die Befragung der Rheder um ihre Willensmeinung nicht denkbar. Eben so wenig bedürfe es hier einer ausdrücklichen Bestimmung darüber, wem der Schiffer haftbar sein solle, da diese Frage doch in der Folge allgemein berathen und eine allgemeine Bestimmung über dieselbe aufgenommen werden müsse. Von dieser Seite wurde deshalb in der Absicht, sich mehr dem Entwurfe anzuschließen, folgende Fassung proponirt:

b. „Auch wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, „das Schiff selbst zu führen, darf er den Abgang oder die Weiter„fahrt desselben nicht unnöthig aufhalten. Er muß einen anderen „Schiffer einsetzen, wenn Zeit und Umstände nicht gestatten, die „Willenserklärung der Rheder einzuholen."

Dabei ward noch anheim gegeben, ausdrücklich beizufügen, daß der Schiffer in allen Fällen bis zum Eintreffen der Willenserklärung der Rheder für eine provisorische Stellvertretung zu sorgen habe.

Die Mehrheit der Mitglieder war der Ansicht, daß es am angemessensten sei, der Mitwirkung der Konsulate bei Einsetzung neuer Schiffer im Gesetze gar keine Erwähnung zu thun, also auch keinen desfallsigen Vorbehalt für die Landesgesetze aufzunehmen, da diese Frage überhaupt nicht hierher gehöre; nur eine Stimme sprach sich dafür aus, vorzuschreiben, daß der Konsul bei Einsetzung eines neuen Schiffers durch den zurückbleibenden Kapitain zu Rathe zu ziehen sei.

Auf die Anregung, in wie weit der Schiffer für die Handlungen desjenigen einstehen solle, den er in Verhinderungsfällen statt seiner substituirte, wurde mit Einhelligkeit erwidert, daß er keineswegs unbedingt für denselben, sondern nur für culpa in eligendo zu haften habe. Von einigen Seiten wurde beantragt, hierüber eine ausdrückliche Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen.

Von mehreren Herren Abgeordneten wurde die gänzliche Streichung des zweiten und dritten Absatzes beantragt und hiefür angeführt: Es habe sich noch nirgends ein Bedürfniß für eine Bestimmung der vorliegenden Art gezeigt. Obschon wenigstens im deutschen Seerecht nichts dergleichen enthalten gewesen, habe es doch noch niemals Anstand über die Frage gegeben, wie die Stelle des Schiffers im Nothfalle zu ersetzen sei. In der Regel würden alle Bedenken in dieser Beziehung schon durch die Schiffshierarchie erlediget. Wenn der Schiffer seine Dienste zu thun nicht im Stande sei, trete von selbst der erste Steuermann an seine Stelle. Für die Fälle aber, für welche die herkömmlichen Einrichtungen der Schiffshierarchie nicht ausreichen sollten, werde es kaum gelingen, eine allgemein zutreffende Bestimmung zu finden, denn die Verhältnisse, unter denen eine Stellvertretung des Schiffers erforderlich werde, seien außerordentlich verschieden. Auch lasse sich nicht verkennen, daß die Aufnahme einer ausdrücklichen Bestimmung zu Mißbräuchen Anlaß geben könne. Wenn es dem Schiffer im Gesetze leicht gemacht sei, von seinen Obliegenheiten loszukommen und einen Stellvertreter einzusetzen, so stehe zu befürchten, daß mancher Kapitain aus minder wichtigen Veranlassungen von einem solchen Rechte Gebrauch machen würde. Gründe des Rücktrittes, wie sie das consolato del mare anerkenne, werde man aber gewiß nicht mehr gelten lassen wollen! Endlich werde eine Bestimmung von der Art, wie sie hier vorgeschlagen sei, gerade in den wichtigsten Fällen keinen praktischen Nutzen bieten, z. B. wenn der bisherige Kapitain gestorben oder von einer so heftigen Krankheit befallen sei, daß er nicht mehr die Fähigkeit habe, an Geschäfte zu denken.

Es wurde indessen eingewendet, in der Schiffshierarchie liege höchstens insoferne ein Mittel, die Stelle des Schiffers zu ersetzen, als dessen nautische Verrichtungen von dem Augenblicke der Verhinderung an bis zur Einsetzung eines neuen Kapitains in Frage kämen. Insoferne es sich aber um eine dauernde Stellvertretung und die übrigen Geschäfte des Schiffers, namentlich um Abschließung von Rechtsgeschäften, als: Frachtkontrakten, Bodmereien 2c. handle, werde man den Steuermann gewiß nicht ohne Weiteres in die Stelle des Schiffers einrücken lassen wollen. Man dürfe aber auch nicht übersehen, daß in einzelnen Fällen kein Steuermann mehr vorhanden oder der vorhandene zur selbstständigen Führung des Schiffes, namentlich auf großen Reisen, nicht qualifizirt sei.

Bei der Abstimmung erklärte sich die Mehrheit dafür, daß der erste Satz des zweiten Absatzes durch die Redaktionskommission in dem Sinne gefaßt werde, in welchem derselbe in den Anträgen a und b vorgeschlagen ist. Sodann wurde mit 10 gegen 1 Stimme der zweite Satz des Antrags unter b zum Beschlusse erhoben, und mit demselben Stimmenverhältnisse ausdrücklich im Gesetze zu sagen beschlossen, daß der Schiffer von seiner Verhinderung den Rhedern schleunigst Anzeige zu machen und bis zum Eintreffen einer Verfügung derselben die erforderlichen provisorischen Maßregeln zu treffen habe. Ferner wurde mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, im Gesetze auszudrücken, daß der Kapitain für die Handlungen eines von ihm eingesetzten Stellvertreters nicht unbedingt, sondern nur für culpa in eligendo hafte. Endlich wurde mit 10 gegen 1 Stimme beschlossen, der Mitwirkung der Konsulate bei Einsetzung neuer Schiffer im Gesetze gar keine Erwähnung zu thun; die Streichung des zweiten Absatzes aber wurde mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf die Erklärung abgegeben, daß er sich eine Erörterung und Entscheidung der Frage zu beantragen vorbehalte, ob der Umstand, daß der Schiffer aus ungenügenden Gründen oder unter Verhältnissen, unter welchen er die Verfügung der Rheder wohl hätte einholen können, gleichwohl selbst einen Stellvertreter einsetzte, einen Einfluß auf die rechtliche Qualität des Letzteren als Schiffer und auf die Gültigkeit der von ihm eingegangenen Rechtsgeschäfte haben, mithin dritten Kontrahenten die Verpflichtung auferlegt werden könne, sich um die Art und Rechtmäßigkeit der Einsetzung des Schiffers zu erkundigen.

Schließlich beantragte der Herr Präsident Dr. Ritter von Raule in den beiden folgenden Monaten zum Zwecke nothwendiger Erholung die Sitzungen auszusetzen, mithin am ersten Montage darnach, also am

4. Oktober d. J., mit den Sitzungen wieder zu beginnen. Die Versammlung genehmigte, namentlich unter Dissenz des Herrn Abgeordneten für Bayern, welcher der Ansicht war, daß von Unterbrechung der Sitzungen vorerst ganz Umgang zu nehmen oder dieselbe doch auf möglichst kurze Zeit zu beschränken sei, diesen Antrag.

CCXIII. Sitzung.

Hamburg, am 3. Juli 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurden heute die Vorschläge der Fassungskommission in Betreff der noch nicht definitiv redigirten Beschlüsse der Versammlung berathen und durch Beschlußfassung erledigt. Dies war insbesondere mit dem Vorschlage der genannten Kommission bezüglich der Bestimmung der Fall, daß der Veräußerer eines Schiffes dem Erwerber eine beweisfähige Urkunde über die Veräußerung zuzustellen schuldig sei, damit es dem Letzteren möglich werde, die Eintragung der Eigenthumsveränderung in das Schiffsregister zu erlangen. Nach längerer Berathung, in welcher namentlich hervorgehoben ward, der in der sachlichen Berathung genehmigte Ausdruck: „gerichtliche oder notariell beglaubigte Urkunde" müsse durch einen allgemeineren ersetzt werden, damit nicht ausgeschlossen sei, daß vom Veräußerer da, wo dies nach den Landesgesetzen genüge, nur eine von einer Administrativbehörde beglaubigte Urkunde ausgestellt werde, wurde diese Bestimmung in folgender Weise festgestellt:

„In allen Veräußerungsfällen kann der Erwerber von dem Ver„äußerer zum Zweck der Eintragung der Eigenthumsveränderung „in das Schiffsregister eine beglaubigte Urkunde über die Veräuße„rung verlangen."

Nach der Abstimmung erklärte der Herr Abgeordnete für Mecklenburg, er könne als die eigentliche Disposition der betreffenden Bestimmung nur die ansehen, daß der Veräußerer dem Erwerber zu der nöthigen Mitwirkung, um die Umschreibung des Eigenthums Seitens der Regis̃ter-

behörde zu erwirken, verpflichtet sei. Welche Art der Mitwirkung erforderlich sei, hänge nach seiner Ansicht von der Geschäftsinstruktion der Registerbehörde ab und dürfe vorausgesetzt werden, daß dieserhalb den Landesgesetzen freie Hand habe gelassen werden sollen. Die Landesgesetze könnten z. B. bestimmen, daß der schriftliche Antrag auf Umschreibung nur unter Umständen beglaubigt sein müsse, oder daß die Registerbehörde auch auf mündliche, von den Interessenten resp. deren Vertretern gestellte, Anträge verfahren könne.

Für die in den Sitzungen vom 16. Juni und 18. Juni 1858 beschlossene Bestimmung, daß eine, wenn auch nur mündliche, Willenserklärung über die Eigenthumsübertragung die Stelle der Tradition zu vertreten geeignet sein solle, wurde nach längerer Diskussion folgende Fassung genehmigt:

„Im Falle der Veräußerung eines Schiffes oder Schiffsantheils
„genügt, statt der zum Eigenthumserwerb nach den Grundsätzen des
„bürgerlichen Rechtes etwa erforderlichen Tradition, die unter den
„Parteien getroffene Vereinbarung, daß das Eigenthum sofort auf
„den Erwerber übergehen solle."

Im Laufe der Diskussion hatte sich eine Differenz darüber ergeben, ob das Wort „sofort" dem gefaßten Beschlusse entspreche und demgemäß beizubehalten sei oder nicht. Von mehreren Mitgliedern wurde die Ansicht vertreten, daß dies nicht der Fall und darum das erwähnte Wort zu streichen sei. Von dieser Seite wurde geltend gemacht, man könne das Wort „sofort" nicht wohl anders interpretiren, als daß jede betagte oder bedingte Vereinbarung über Eigenthumsübertragung für unwirksam erklärt werden solle, daß also durch solche Willenserklärungen nur unbedingte und unbetagte Traditionen sollten ersetzt werden können, bedingte und betagte nicht, so daß demnach z. B. die Erklärung, es solle Eigenthum übergehen, wenn die zur Zahlung des Kaufschillings ausgestellten Wechsel acceptirt würden u. dgl., die Wirkung der Eigenthumsübertragung nicht habe. Dies sei keineswegs beschlossen, auch habe sich in der Debatte Niemand hierüber in diesem Sinne ausgesprochen; endlich scheine auch kein zureichender Grund für eine solche Beschränkung vorhanden, die beschlossene Bestimmung vielmehr ziemlich werthlos zu sein, wenn die Willenserklärungen nicht alle zulässigen Arten der Tradition, also auch bedingte und betagte Traditionen ersetzen könnten.

Mehrere andere Mitglieder waren jedoch der Ansicht, daß durch die vorgeschlagene Fassung der Sinn des von der Versammlung gefaßten Be-

schlusses wiedergegeben werde. Die Mitglieder, welche sich in diesem Sinne aussprachen, waren jedoch wieder unter einander in Differenz über die eigentliche Bedeutung, welche dieses Wort hier haben solle. Mehrere der Herren Abgeordneten gaben zu, das Wort „sofort" schließe allerdings die Wirksamkeit bedingter und betagter Willenserklärungen aus, es sei aber auch aus praktischen Rücksichten geradezu nothwendig dies zu thun, die Zulassung solcher Willenserklärungen würde zu großen Inkonvenienzen führen. Alle Sicherheit über den Zeitpunkt des Eigenthumsüberganges würde verschwinden, wenn man auch bedingten und auf zukünftige Zeitmomente lautenden Willenserklärungen die Kraft beilegen wollte, die wirkliche Tradition zu ersetzen. Wenn diese Erwägungen bei den sachlichen Debatten auch nicht ausdrücklich hervorgehoben worden seien, so lasse sich doch nicht bezweifeln, daß sie der Meinung der Versammlung entsprächen, da alle Beispiele, auf welche man in der Diskussion rekurrirt habe, nur unbedingte und sofortige Eigenthumsübertragungen zum Gegenstande gehabt hätten. Andere von den Herren Abgeordneten erklärten, sie verständen die vorgelegte Fassung keineswegs in dem erwähnten Sinn; die Frage, ob bedingten Willenserklärungen die Kraft zukomme, die Tradition zu ersetzen, werde weder durch die Einschaltung des Wortes „sofort" entschieden, noch auch solle und dürfe dieselbe entschieden werden, da bei der Debatte diese Frage gar nicht ventilirt worden sei. Ihrer Ansicht nach müsse das Wort „sofort" so verstanden werden, daß es den Gegensatz zwischen den hier in Rede stehenden Willenserklärungen, durch welche die Eigenthumsübertragung wirklich vollzogen werde, und denjenigen Willenserklärungen (Kauf u. dgl.) hervorhebe, durch welche lediglich erst eine Forderung entstehe, kraft deren der bisherige Eigenthümer künftig einmal Eigenthum zu übertragen sich verpflichte; durch die Hervorhebung dieses Gegensatzes werde noch keineswegs ausgesprochen, daß die Willenserklärungen der erst erwähnten Art, um rechtlich wirksam zu sein, niemals an Bedingungen, Zeitbestimmungen geknüpft werden dürften; die Frage, ob und wann solche bedingte Erklärungen zulässig seien, bleibe hiebei vielmehr ganz unentschieden. Der Gegensatz, um dessen präzise Bezeichnung es hier zu thun sei, sei dem Gegensatz zwischen einem Verlöbniß, d. i. der Erklärung von Braut und Bräutigam, künftig eine Ehe schließen zu wollen, und der Ehe, d. i. dem wirklichen Abschlusse der Ehe, ähnlich, und keineswegs gleich dem Gegensatze zwischen unbedingten und bedingten Ehen.

Schließlich entschied man sich mit 6 gegen 5 Stimmen für Beibehaltung des Wortes „sofort".

Nach Erledigung der Vorschläge der Redaktionskommission wurden die Protokolle der CCIV. Sitzung vom 18. Juni, der CCV. Sitzung vom 19. Juni, der CCVI. Sitzung vom 21. Juni und der CCVII. Sitzung vom 23. Juni 1858 verlesen und genehmigt.

CCXIV. Sitzung.

Hamburg, am 5. Juli 1858.

In heutiger Sitzung wurde unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule mit der Berathung des Entwurfs fortgefahren und hiebei zunächst zur Ergänzung des

Art. 413

der Antrag gestellt, auszusprechen, daß der Schiffer auch dafür verantwortlich sei, daß das Schiff nicht überladen werde. Zur Begründung dieses Antrags wurde geltend gemacht, eine ähnliche Bestimmung, wie die beantragte, sei in den meisten älteren Seerechten enthalten, auch Groddeck und der mit den preußischen Sachverständigen in Berlin im Jahre 1856 berathene Entwurf, der die Grundlage zu dem jetzt vorliegenden preußischen Entwurfe gewesen, habe sie aufgenommen. Die beantragte Bestimmung habe auch in der That in privatrechtlicher Beziehung eine große Bedeutung. Wenn ein Schiff en rouge verfrachtet sei, so werde dem Schiffer nicht selten von den Befrachtern zugemuthet, eine größere Ladung einzunehmen, als das Schiff zu tragen vermöge. Gegenüber solchen Zumuthungen, die mitunter auch von den Rhedern selbst ausgingen, müsse der Schiffer einen Satz haben, auf den er sich berufen könne, um mit seiner Ansicht, daß das Schiff nicht so viel einnehmen dürfe, als geladen werden solle, gegen Rheder und Befrachter durchzudringen. Sodann müsse man die Aufnahme eines solchen Satzes auch im Interesse der Ladungsinteressenten wünschen, damit diese dadurch ein unbestreitbares Recht erhielten, theilweise die Wiederausladung zu verlangen, wenn das Schiff überladen sei. Auch in England habe man es noch in neueren Zeiten (im 15. Regierungsjahre der jetzigen Königin) für nothwendig gehalten, in Bezug auf Dampfschiffe

eine gesetzliche Bestimmung rücksichtlich der Ueberladung zu treffen. Der in Vorschlag gebrachte Zusatz sei auch als Grundlage für die in Betreff der Havarie grosse nothwendig werdenden Bestimmungen von großem Interesse, wie nicht minder für das Verhältniß zum Assekuradeur. Dem Einwande, daß der beantragte Zusatz selbstverständlich sei, müsse man mit der Erwägung begegnen, daß manches Andere aufgenommen worden sei, was nicht weniger selbstverständlich zu sein scheine, z. B. die Hinweisung auf die Verbindlichkeiten des Schiffers in Ansehung ordnungsmäßiger Stauung, in Ansehung der Prüfung der Seetüchtigkeit des Schiffes u. dgl., und daß es deswegen um so bedenklicher sei, gerade die in Rede stehende Obliegenheit des Schiffers im Gesetze mit Stillschweigen zu übergehen.

Von einem Mitgliede wurde bemerkt, die beantragte Bestimmung habe wenig praktischen Werth, wenn nicht zugleich etwas Näheres darüber festgesetzt werde, unter welchen Voraussetzungen ein Schiff als überladen anzusehen sei; es werde deshalb anheimgegeben, auch hierüber die entsprechenden Vorschriften aufzunehmen. Als ein Beispiel solcher Vorschriften wurde angeführt, daß nach den Usanzen der ostindischen Kompagnie ein Schiff, um nicht für überladen zu gelten, für jeden Fuß Tiefe drei Zoll über dem Wasser haben müsse. Während nun der zuerst erwähnte Antrag allgemeine Zustimmung fand, erklärte man sich ebenso allgemein gegen die Aufstellung von Vorschriften darüber, wann das Schiff als überladen anzusehen sei, da passende Bestimmungen hierüber bei der Verschiedenheit der Bauart der Schiffe nicht zu ermitteln seien, diese Frage vielmehr in jedem einzelnen Falle von Sachverständigen zu entscheiden sein werde.

Mehrere Mitglieder bemerkten hierauf: Wenn der Ueberladung im Gesetze Erwähnung geschehe, müsse auch ausgesprochen werden, daß der Schiffer für entsprechende Ballastirung und Garnirung des Schiffes verantwortlich sei. Es wurde jedoch eingewendet, wenn diesem Antrage stattgegeben würde, kämen zu viele Details in das Gesetz; namentlich sei die Erwähnung der Garnirung bedenklich, weil die Frage, ob der Schiffer für die Garnirung verantwortlich sei, nicht leicht entschieden werden könne, ohne daß ebenfalls eine Bestimmung darüber aufgenommen werde, ob der Rheder oder der Befrachter das Garnir stellen solle, und welchen Einfluß es habe, wenn der Befrachter ein schlechtes Garnir stellte. Diese Punkte würden zwar regelmäßig in den Frachtverträgen geregelt, jedoch oft in sehr abweichender Weise.

Bei der Abstimmung entschied man sich einstimmig für die Annahme der in Betreff der Ueberladung proponirten Zusatzbestimmung. Sodann

wurde mit 8 gegen 3 Stimmen beschlossen, im Gesetze ausdrücklich zu sagen, daß der Schiffer für ordentliche Ballastirung, und mit 7 gegen 4 Stimmen, daß er für ordentliche Garnirung des Schiffs verantwortlich sei. Hierauf wurde zur Diskussion des

Art. 416

übergegangen. Nachdem zur Erläuterung bemerkt worden war, der Zweck des Entwurfes sei, auch bei diesem Artikel auszusprechen, daß sich der Schiffer durch Außerachtlassung desselben den Betheiligten, und zwar sowohl dem Rheder als dem Befrachter, privatrechtlich verantwortlich mache, eine solche Bestimmung sei auch, wenngleich mit größeren oder geringeren Abweichungen (die in Kürze näher bezeichnet wurden), in allen älteren und neueren Seerechten enthalten, wurde von einem Mitgliede beantragt, statt: „mit dem Steuermanne“ zu setzen: „mit den Steuerleuten“, weil man unter „dem Steuermann“ in der Regel den ersten Steuermann verstehen werde, und da, wo mehrere Steuerleute vorhanden seien, die Anwesenheit eines einzigen Steuermanns genüge.

Während nun der preußische Entwurf lediglich darüber sich verbreitet, daß der Kapitain, wenn er, gleichviel aus welchem Grunde, von Bord geht, dies nicht gleichzeitig mit dem Steuermann thun dürfe, außer in dem Falle unabweisbarer Nothwendigkeit, somit darüber gänzlich schweigt, ob und wann der Schiffer das Schiff zu verlassen und der Obhut des Steuermannes anzuvertrauen überhaupt berechtiget sei, ergab sich im Verlaufe der Diskussion eine Differenz darüber, ob nicht auch über die zuletzt angeregte Frage Bestimmungen aufzunehmen seien, welcher Art diese sein und für welchen Zeitraum dieselben gelten sollten, oder, falls nichts dergleichen aufgenommen und es bei den Vorschriften des Entwurfes belassen würde, ob diese letzteren maßgebend sein sollten.

Von mehreren Seiten wurde die Fassung des preußischen Entwurfes für ausreichend gehalten, und hervorgehoben, es genüge, wenn dafür Vorsorge getroffen werde, daß das Schiff so lange, als der Schiffer und Rheder dritten Personen verhaftet seien, nie ohne ein entsprechendes Kommando sei, von anderen Seiten aber wurde geltend gemacht, es gehe nicht an, wie dies die Absicht des Entwurfes zu sein scheine, dem Kapitain das Recht zu geben, daß er zu jeder Zeit nach Gefallen vom Schiffe sich entferne, wenn er nur einen Substituten bestellt habe; die nach dem Dienstvertrage von dem Kapitain zu leistenden Dienste beständen hauptsächlich darin, daß er an Bord des Schiffes das Kommando führe; die Verrichtung dieser

seiner Dienste dürfe er aber gewiß nicht nach Belieben auf einen Anderen übertragen. In der Zeit also, in welcher ein Interesse an diesen Dienstleistungen vorhanden sei, müsse man dem Kapitain verbieten, daß er sich ohne die dringendsten Gründe vom Schiffe entferne, somit aussprechen, daß er sich einen Substituten, sei es in der Person des Steuermannes, sei es in der Person eines anderen geeigneten Seemanns, ohne durch die Nothwendigkeit dazu gezwungen zu sein, gar nicht bestellen dürfe.

Betreffs der Zeit jedoch, auf welche ein solches Verbot auszudehnen sei, hielten einige von den in diesem Sinn sich aussprechenden Herren Abgeordneten dafür, daß man es füglich bei der Fassung des zweiten Absatzes belassen könne; es genüge, wenn der Schiffer während der ganzen Zeit, in welcher Rheder und Kapitain Dritten verantwortlich seien, das Kommando am Bord des Schiffes führe. Von anderen Mitgliedern wurde dagegen angeführt, die Fassung des zweiten Absatzes von Art. 416 lasse das Verhältniß des Schiffers zum Rheder mit Unrecht ganz außer Augen; der Schiffer sei zunächst dem Rheder verpflichtet, und deshalb müsse man auch so lange, als dieser ein Interesse an den Diensten des Kapitains habe, auf persönlicher Leistung derselben durch den Kapitain bestehen. Wenn man nun erwäge, daß, wie angeführt, ein wesentlicher Theil der Dienstleistungen des Kapitains in der Führung des Kommandos an Bord bestehe, so müsse man ihm persönliche Anwesenheit zur Pflicht machen, so lange eine Kommandoführung nothwendig sei, also von dem Augenblicke an, wo Mannschaft an Bord komme bis zu deren Abmusterung. Der Augenblick des Beginns der Ladung könne um so weniger entscheiden, als das Schiff auf der Rhede sich oft in größerer Gefahr befinde, wenn es vollständig entlöscht, als wenn es beladen sei. Von dieser Seite wurde deshalb anheimgegeben, den Artikel dahin zu fassen, daß der Schiffer vom Augenblicke der Anmusterung bis zur Abmusterung der Mannschaft oder bis sich das Schiff in einem ganz sicheren Hafen befinde, das letztere, ohne durch die Nothwendigkeit gezwungen zu sein, gar nicht verlassen dürfe und, wenn er dasselbe einmal zu verlassen genöthiget sei, oder wenn er auf sicherer Rhede von Bord gehe, einen Substituten in der Person eines Steuermannes oder eines anderen geeigneten Seemannes zurücklassen müsse. Gegen diesen Antrag wurde jedoch eingewendet, daß derselbe dem Bedürfnisse nicht genüge, weil in neueren Zeiten nicht selten mit der Ladung durch Schauerleute begonnen werde, noch ehe die Mannschaft an Bord sich befinde, und die Mannschaft schon vor der ebenfalls durch Schauerleute zu bewirkenden Löschung entlassen werde. Dies sei namentlich dann oft der Fall, wenn die Mannschaft für die neue in Kürze anzutretende Reise

desselben Schiffs wieder engagirt sei, denn nur auf diese Weise werde der Mannschaft die Möglichkeit gewährt, einige Zeit am Lande zuzubringen. Es wurde daher vorgeschlagen zu setzen: „von der Anmusterung und vom Beginne der Ladung bis zur Abmusterung und vollständigen Entlöschung." Hiezu wurde noch bemerkt: Daß der Schiffer von dem Augenblicke an, in welchem mit der Ladung begonnen werde, fortwährend an Bord des Schiffes sich befinden müsse, folge schon aus der bereits angenommenen Bestimmung, daß er für gehörige Stauung nach Seemannsbrauch zu haften habe. Man könnte nicht füglich das letztere aussprechen, wenn man dem Schiffer gesetzlich erlauben wolle, noch während der Ladung nach Gefallen von Bord zu gehen und sich einen Anderen zu substituiren.

Einige von den Herren Abgeordneten waren jedoch der Meinung, daß die oben dargelegte Auffassung viel zu streng und nicht durchführbar sein würde. So lange das Schiff im Heimathshafen liege, könne man, auch wenn schon mit der Ladung begonnen worden sei, nicht verlangen, daß der Kapitain fortwährend an Bord bleibe, falls ihn nicht eine ganz unabweisbare Nothwendigkeit das Schiff zu verlassen zwinge. Ein solches Verlangen würde ganz ungewöhnlich und gewiß auch unbillig sein. Der Schiffer habe während der Ladung noch mancherlei Geschäfte zu besorgen, von denen man nicht sagen könne, daß ihre Besorgung vor dem Beginne der Ladung in allen Fällen absolut unmöglich sei, und doch gestatte man ihm allgemein, wegen solcher Geschäfte noch während der Ladung von Bord zu gehen. In Hamburg sei es z. B. ganz allgemein in Gebrauch, daß das Schiff, nachdem es einen Theil seiner Ladung im Hafen eingenommen, sich weiter abwärts auf dem Flusse begebe, um dort den auf Leichterfahrzeugen nachfolgenden Rest der Ladung an Bord zu nehmen, und daß während dieser Zeit der Kapitain sich noch in Hamburg befinde. Um diesen Erwägungen entgegenzukommen, wurde vorgeschlagen, zu unterscheiden, ob sich das Schiff im Heimathshafen oder auf der Reise befinde, und auszusprechen, daß der Kapitain während der Reise ohne Gründe der Nothwendigkeit das Schiff gar nicht verlassen dürfe, im Heimathshafen aber keine besonderen Rechtfertigungsgründe für sich zu haben brauche, wenn er von Bord gehen wolle, sondern nur von Zeit des Beginnes der Ladung bis zur Vollendung der Entlöschung einen Substituten bestellen müsse. Aus dem gefaßten Beschluß, daß der Schiffer für ordentliche Stauung zu haften habe, könne man auch keineswegs die Nothwendigkeit der Festsetzung einer strengeren Bestimmung für die Zeit der Ladung und Entlöschung im Heimathshafen ableiten, denn diese Haftbarkeit habe auch für die in seiner Abwesenheit vorgenommene Stauung eine gute Bedeu-

tung, weil sich der Schiffer in der Regel noch nach der Zurückkunft an Bord über die Art der Stauung vergewissern, die Verbesserung vorgefundener Mängel anordnen könne, und auch abgesehen davon immer noch die Frage übrig bleibe, ob er außer der Stauung auch für die anderweitigen Unfälle aufkommen solle, die sich während seiner Abwesenheit zutragen und Schaden verursachen könnten.

Es fand indessen auch der eben erwähnte Vorschlag mannichfache Beanstandung. Einmal schien der Satz, daß der Schiffer während der Reise nicht ohne zwingende Gründe von Bord gehen dürfe, mehreren Herren Abgeordneten in seiner Allgemeinheit immer noch zu streng zu sein, indem neben diesem Satze z. B. der eben erwähnte Hamburgische Gebrauch nicht mehr bestehen könne, obschon er bisher nicht nur keine Nachtheile im Gefolge gehabt, sondern sich sogar als zweckmäßig bewährt habe; denn mit dem Verlassen des Hamburger Hafens beginne unzweifelhaft die Reise des Schiffes. Sodann würde der Kapitain, der auf seiner Reise gelegentlich einen Hafen anlaufe, nicht einmal in einem solchen Hafen ans Land gehen dürfen, so lange ihn die Noth nicht dazu zwinge, und wenn zwei Schiffe mehrere Tage lang bei Windstille nebeneinander lägen, würden sich die Kapitaine nicht einmal an Bord ihrer Schiffe besuchen dürfen. So strenge scheine man die Dienstesobliegenheiten des Kapitains nicht auffassen zu müssen. Ja nicht einmal aus Zweckmäßigkeitsrücksichten würde der Schiffer vom Schiffe gehen dürfen, da die Zweckmäßigkeit der Nothwendigkeit nicht gleichstehe. Nach Annahme des vorgeschlagenen Satzes würde man darüber zweifeln können, ob der Kapitain ans Land gehen dürfe, um sich mit dem Korrespondenten zu besprechen, und um zu erfahren, ob das Schiff bei seiner Ankunft neue Ladung haben werde, ob es in dem Hafen entlöschen oder noch weiter fahren solle u. dgl., obschon dies bis jetzt allgemein in Uebung sei; bis jetzt verlasse z. B. der Kapitain beim Einlaufen in Cuxhaven häufig sein Schiff und eile demselben voran, um bis zu seiner Ankunft in Hamburg das Erforderliche wegen der Entlöschung und der neuen Ladung vorzubereiten. Um diese Bedenken zu erledigen, glaubte ein Mitglied, daß es sich empfehle, nach dem Vorgange in § 361 des holländ. Gesetzbuches statt: „auf der Reise" zu setzen: „auf der Fahrt und bis er auf guter Rhede oder in einem sicheren Hafen angelangt ist."

Auf der anderen Seite wurde der Satz, daß es dem Schiffer im Heimathshafen selbst nach dem Beginne der Ladung und vor Vollendung der Löschung freistehen solle, das Schiff zu verlassen, auch wenn ihn nicht gerade die Nothwendigkeit dazu zwinge, soferne er nur einen ent-

sprechenden Stellvertreter bestellen würde, als zu milde angesehen, und von mehreren Mitgliedern geltend gemacht: Wenn sich auch nicht verkennen lasse, daß im Heimathshafen eine mildere Beurtheilung der Dienstleistungen des Kapitains wohl am Platze sei, so sei es doch auch nicht unbedenklich, im Gesetze ausdrücklich auszusprechen, daß der Kapitain, ungeachtet die Ladung schon begonnen habe, das Schiff nach Gefallen zu verlassen befugt sei.

Mit Rücksicht auf alle bisher vorgebrachten Gründe und Gegengründe hielt man es auf Seiten mehrerer Herren Abgeordneten für das Empfehlenswertheste, eine Bestimmung aufzunehmen, in welcher zwar der Satz als Prinzip an die Spitze gestellt würde, daß der Schiffer so lange, als Anlaß zur Ausübung derjenigen Dienstleistungen vorhanden sei, für welche er bestellt worden, sein Schiff nicht willkürlich verlassen und einen Anderen statt seiner substituiren dürfe, in der jedoch zugleich zu einer billigen Berücksichtigung der obwaltenden Verhältnisse Raum gelassen würde. In diesem Sinne wurde folgende Fassung in Vorschlag gebracht:

a. „Sobald der Schiffer die Führung eines Schiffes für eine Reise „übernommen hat, ist er verpflichtet, bis zur Beendigung derselben „an Bord zu sein, oder, wenn er daran verhindert ist, aus den „Steuerleuten oder der Mannschaft einen geeigneten Stellvertreter „zu setzen."

Der Herr Antragsteller glaubte, mit diesem Vorschlage den eben erwähnten Anforderungen genügt zu haben, da einerseits in den Zeitraum, während dessen der Schiffer die Führung des Schiffes für eine Reise übernommen habe, unzweifelhaft auch die Zeit der Ladung und Entlöschung, und zwar sowohl im Heimathshafen als auswärts falle, sowie die Zeit, in welcher das Schiff auf auswärtigen Rheden unbeladen liege, und andererseits der Ausdruck: „verhindert ist" ein Ab- und Zugeben in den einzelnen Fällen gestatte. Denn je nachdem das Schiff auf der Fahrt begriffen sei, oder in einem sicheren Hafen liege, werde man andere Gründe als gute Verhinderungsgründe gelten lassen können. Da indessen ein Mitglied der Meinung war, auch der zuletzt erwähnte Antrag könne der gegebenen Erläuterungen unerachtet zu strenge dahin verstanden werden, daß nur Verhinderungen im eigentlichen Sinne des Wortes, d. i. Gründe der Nothwendigkeit, für geeignet befunden werden könnten, um die Abwesenheit des Schiffers von Bord zu entschuldigen, stellte dasselbe den Antrag, zu dem eben erwähnten Antrage den Zusatz zu machen, daß der Schiffer im Heimathshafen nach Bestellung eines Substituten auch ohne eigentliche

Verhinderungsgründe das Schiff verlassen dürfe, ohne sich für etwaige, während seiner Abwesenheit vorkommende Unfälle verantwortlich zu machen.

Schließlich wurde der Antrag unter a mit dem zuletzt beantragten Zusatze zur Abstimmung gebracht, und mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt, sodann mit 6 gegen 5 Stimmen der Antrag unter a ohne Zusatz zum Beschlusse erhoben und ein Antrag auf Streichung des Artikels, der im Wesentlichen auf der Erwägung beruhte, daß der ganze Artikel eine rein nautische Vorschrift enthalte, die in das Handelsgesetzbuch nicht gehöre, mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt. Bei Diskussion des

Art. 417

wurde die Streichung beantragt und angeführt: Der Inhalt des Artikels sei, in so weit er die Einhaltung der üblichen Wege angehe, zwar in den älteren Seerechten enthalten, scheine aber zum jetzigen Standpunkte der Schifffahrt nicht mehr zu passen, indem jetzt je nach Verschiedenheit der Witterungsverhältnisse andere Wege nach einem und demselben Orte eingeschlagen würden, sonach nicht leicht zu sagen sei, welcher Weg als der übliche anzusehen; die Admiralschaft aber komme nicht mehr vor und der Begriff der Konvoy endlich sei nicht ganz bestimmt, wenn gleich, wie einer der Herrn Abgeordneten bemerkte, derselbe dahin festzusetzen sei, daß das konvoyirende Schiff zu den Feinden des Feindes des konvoyirten gehören müsse; eine allgemeine Bestimmung sei aber auch um so entbehrlicher, als durch die Reglements der Konvoy und die Ordres der Befehlshaber der betreffenden Kriegsschiffe ohnehin alles Nöthige geordnet werden würde.

Hiergegen wurde zu Gunsten des Artikels angeführt: Die Vorschrift sei ihrem wesentlichen Inhalte nach nicht allein in älteren, sondern auch in neueren Seerechten und Seegesetzen enthalten, sie sei an und für sich unzweifelhaft gerechtfertigt, auch nicht so selbstverständlich, daß der Gesetzgeber sie übergehen dürfe; endlich sei ein üblicher oder doch ein nicht üblicher Weg für jede Reise festzustellen. Die Admiralschaft, wiewohl veraltet, sei dennoch nicht gänzlich verschwunden, die Konvoy aber in Kriegszeiten in hohem Maße praktisch. Nach kurzer Debatte wurde dem Antrage auf Streichung mit 9 gegen 2 Stimmen stattzugeben beschlossen. Hierauf wurde zur Debatte über den

Art. 418

übergegangen, und hiebei von Seiten des Herrn Referenten der zweite Absatz des Entwurfes ganz zurückgezogen, nachdem sich durch die Diskussion gezeigt hatte, daß die Stellung des Lootsen in den verschiedenen Meeren sehr verschieden sei und es nicht möglich wäre, diese verschiedenen

Verhältnisse durch Aufnahme einer allgemeinen Bestimmung über die Stellung und die Verrichtungen des Lootsen in das allgemeine Gesetzbuch auszugleichen. Sodann wurde erläuternd zum ersten Absatze des Artikels bemerkt: Der Satz: „wo Gesetz, Gewohnheit oder Vorschrift es gebieten," solle sich nicht blos auf die Worte: „ingleichem auf solchen Gewässern" sondern auch auf die Worte: „bei dem Auslaufen und Einlaufen in Häfen" beziehen; demgemäß solle die Vorschrift, daß sich der Schiffer eines Lootsen bedienen müsse, auch für das Auslaufen und Einlaufen in Häfen keineswegs eine ganz absolute sein, sondern der Schiffer die Befugniß haben, auch ohne Lootsen aus- oder einzulaufen, wenn dies überhaupt die Gesetze zuließen und er vielleicht schon zu wiederholten Malen in dem betreffenden Hafen gewesen, mit dem Fahrwasser hinreichend bekannt sei u. dgl. Es stehe nichts im Wege, diese Absicht des Entwurfes durch eine Veränderung der Redaktion deutlicher hervorzuheben, und werde demnach anheimgegeben, den ersten Absatz des Artikels allgemeiner dahin zu fassen:

a. „Der Schiffer ist verpflichtet, dort, wo Gesetz, Gewohnheit oder „Vorsicht es gebieten, sich eines Lootsen zu bedienen."

Von mehreren Herren Abgeordneten wurde dieser Satz jedoch beanstandet und hervorgehoben, sein Inhalt sei viel zu allgemein und werde zu unbilligen Belästigungen des Schiffers Veranlassung geben. Es stehe nämlich zwar ziemlich fest, wo man durch das Gesetz gezwungen sei, einen Lootsen an Bord zu nehmen, aber höchst unbestimmt sei es, wann und wo dies die Gewohnheit oder gar die Vorsicht gebiete. In einzelnen Meeren (z. B. im englischen Kanal, im Sund) sei die Zahl der Schiffer, welche sich keines Lootsen bedienten, nicht geringer, als die Zahl derjenigen, die einen solchen an Bord nähmen; es werde in solchen Fällen also schwer zu sagen sein, ob es die Gewohnheit gebiete, sich in diesen Meeren eines Lootsen zu bedienen. Vollends unbestimmt sei es aber, was die Vorsicht erheische. Je nachdem ein Schiffer ängstlicher oder muthiger sei, werde er in einem und demselben Meere die Zuziehung eines Lootsen für nothwendig halten oder nicht, und der Eine vielleicht das für ein Wagestück ansehen, was der Andere als eine ganz ungefährliche Fahrt betrachte. Mit Rücksicht hierauf sei es gewiß höchst unbillig, den Schiffer dann für einen eingetretenen Unfall verantwortlich zu machen, wenn er der Meinung gewesen, daß ihm weder die Gewohnheit, noch die Vorsicht die Zuziehung eines Lootsen gebiete, weil er die betreffenden Gewässer vielleicht schon zu wiederholten Malen befahren hatte und möglicher Weise noch dazu sich bewußt war, daß die Lootsen, die ihm zu Gebote standen,

ziemlich unkundige Leute seien, wie dies allerdings hier und dort vorkomme. Deshalb und da die allgemeine Verpflichtung des Schiffers, vorsichtig zu sein, sowie die Bestimmung des ersten Absatzes von Art. 414 für das Bedürfniß ausreichend sei, wurde die Streichung des ersten Absatzes beantragt. Diesen Antrag hielt man von mehreren Seiten insbesondere auch deshalb für wohlbegründet, weil man dem Schiffer unter Umständen im Interesse aller Betheiligten das Recht einräumen müsse, sogar da ohne Lootsen in Häfen 2c. einzulaufen, wo deren Zuziehung gesetzlich geboten sei, z. B. wenn der Schiffer vor dem Hafen in der Nähe des Landes sich befinde, ohne einen Lootsen bekommen zu können und ein heftiges Unwetter drohe, so daß das Verbleiben auf der See voraussichtlich größere Gefahr bringen würde, als der Versuch, ohne Lootsen einzulaufen.

Nachdem hierauf für Beibehaltung des ersten Absatzes namentlich noch darauf Bezug genommen worden war, daß auch in anderen Seerechten (z. B. im holländ. Gesetzbuche Art. 363) eine ähnliche Bestimmung enthalten und es bei der Wichtigkeit des Gegenstandes nöthig sei, dem Schiffer durch eine ausdrückliche Vorschrift einzuschärfen, die Annahme eines Lootsen in den bezüglichen Fällen niemals zu versäumen, ging man zu der Frage über, ob und in wie weit der Schiffer von seiner Verantwortlichkeit frei werde, wenn er einen Lootsen an Bord genommen habe.

In dieser Beziehung wurde für Beibehaltung des Absatzes 3 des preuß. Entwurfes geltend gemacht: Die eben berührte Frage habe schon allenthalben zu vielen Prozessen Veranlassung gegeben; es sei deshalb auch kaum zu vermeiden, daß die Versammlung zur Abschneidung fernerer Streitigkeiten eine Bestimmung über dieselbe in das Gesetz aufnehme. Soviel aber die Art und Weise der Erledigung dieser Frage angehe, so habe sich das alte und neue englische Recht, ferner das schwedische Recht in demselben Sinne ausgesprochen, wie der preußische Entwurf, die übrigen Rechte sprächen sich allerdings minder bestimmt über die vorliegende Frage aus. Zur Erläuterung des Entwurfs müsse jedoch beigefügt werden, daß es keineswegs die Absicht desselben sei, den Kapitain von aller und jeder Art der Haftbarkeit freizusprechen. Es verstehe sich vielmehr von selbst, daß der Schiffer, wenn er sich überzeugt habe, daß der Lootse nicht die erforderlichen Kenntnisse besitze, oder betrunken sei, oder überhaupt als nicht gehörig befähigt erscheine, das Schiff zu führen, für ein entsprechendes Einschreiten verantwortlich bleibe, und daß er sich ferner haftbar mache, wenn er dem Lootsen nicht die nöthige Auskunft ertheile, seinen Anordnungen nicht den entsprechenden Vollzug verschaffe u. dgl. In dieser Beschränkung, wo-

nach der Schiffer nur für die Versehen der Lootsen nicht aufkommen solle, sei die Vorschrift eben so billig als gerecht.

Die Auffassung des preuß. Entwurfes fand jedoch von mehreren Seiten Beanstandung. Zuerst wurde von einem Mitgliede angeführt, das englische Recht gehe keinesweges so weit, wie der preuß. Entwurf, denn es spreche den Schiffer nicht sofort von aller Haftbarkeit aus der Führung des Schiffes los, sondern gehe im Gegentheil davon aus, daß der Schiffer nach wie vor für die Führung des Schiffes verantwortlich bleibe; es gestatte ihm nur den Beweis der Einrede, daß der betreffende Unfall durch Schuld des Lootsen entstanden sei, während dieser die Leitung des Schiffes gehabt habe. Sodann wurde bemerkt, wenn man überhaupt einen Satz darüber aufnehmen zu müssen glaube, in wie weit durch Uebergang der Verantwortlichkeit auf den Lootsen der Kapitain von derselben befreit werde, so müsse man jedenfalls unterscheiden, aus welchem Grunde der Lootse an Bord gekommen sei. Wenn der Lootse obrigkeitlich bestellt und deshalb an Bord genommen worden, weil es die Gesetze des betreffenden Hafens oder Gewässers so vorschreiben, wenn es also gar nicht in der Macht des Schiffers gestanden habe, die Annahme eines Lootsen überhaupt abzulehnen oder sich selbst nach sorgfältiger Erkundigung die geeignete Person auszuwählen, dann könne man allerdings den letzten Absatz des preuß. Entwurfes für angemessen halten. Denn in diesem Falle, aber auch nur in diesem Falle, könne man die Haftbarkeit des Schiffers als durch höhere Gewalt aufgehoben betrachten, wenn die Führung des Schiffes durch den Lootsen (Pflichtlootse, Zwangslootse, compulsory pilote) einen Unfall im Gefolge haben sollte. Wenn der Schiffer aber, ohne zur Aufnahme eines Lootsen gezwungen zu sein, einen solchen an Bord nehme, dann falle diese Rücksicht unzweifelhaft weg, dann behalte der Kapitain die Leitung des Schiffes als verantwortlicher Führer, und der Lootse sei nichts als ein frei gewählter Rathgeber, auf den der Schiffer seine Verantwortlichkeit gewiß nicht ohne Weiteres übertragen könne. Es wurde deshalb vorgeschlagen, den letzten Absatz des Art. 418 dahin zu fassen, daß der Kapitain wegen der Versehen eines Lootsen, den er an Bord zu nehmen gezwungen war, nicht verantwortlich sei.

Diese Ansicht fand indessen ebenfalls mehrfältigen Widerspruch und zwar aus ganz verschiedenen Gründen. Mehrere von den Herren Abgeordneten waren der Meinung, daß es, um dem Schiffer die Verantwortlichkeit abzunehmen, genügen müsse, wenn der Lootse, dessen er sich bediente, nur ein obrigkeitlich bestellter gewesen, gleichviel ob er in dem konkreten Falle einen Lootsen anzunehmen gezwungen war oder nicht; denn wenn der

Schiffer sein Schiff einer mit obrigkeitlicher Autorisation versehenen Person anvertraut habe, könne er nicht ferner wegen der aus der Wahl derselben entstehenden Folgen verantwortlich sein. Würde man nicht in dem eben dargelegten Sinne Beschluß fassen, so würde der vorsichtigere Kapitain oft schlimmer daran sein, als der verwegenere. In manchen Gewässern bestehe ferner die Vorschrift, daß der Schiffer, der zum vielleicht vierten Male einlaufe, sich keines Lootsen mehr zu bedienen brauche, während die Annahme eines solchen für die drei ersten Reisen desselben gesetzlich vorgeschrieben sei. Wenn ein Schiffer nun zum vierten Male dort eines Lootsen sich bediene, weil er sich noch nicht sicher glaube, so müßte er für dessen Versehen haften, und würde in seinem Verhältnisse zu einem solchen Lootsen ohne zureichenden Grund ganz anders beurtheilt werden als bei den drei ersten Reisen, wenn die hier vertretene Meinung nicht zur Geltung käme.

Andere von den Herren Abgeordneten waren dagegen der Meinung, daß man nicht einmal dann den Kapitain allgemein von der Haftbarkeit für die Leitung des Schiffes entbinden könne, wenn er einen obrigkeitlich bestellten Lootsen an Bord zu nehmen gezwungen gewesen, und daß es deshalb am gerathensten sei, den ganzen Artikel zu streichen, um jeden einzelnen Fall nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu entscheiden. Diese Mitglieder führten an, es sei schon eben angedeutet worden, daß selbst die gesetzlich vorgeschriebenen Lootsen, mit deren Bestellung es nicht immer sehr streng genommen, und deren Annahme den Schiffern oft vorwiegend aus finanziellen Gründen zur Pflicht gemacht werde, nicht selten ohne zureichende Kenntnisse oder in einem solchen Zustande seien, daß man ihre Unfähigkeit zur entsprechenden Leitung des Schiffes sogleich erkennen könne. Es gebe unzweifelhaft eine Menge solcher Fälle, in denen sich der Schiffer offenbar ein Verschulden zur Last kommen ließe, wenn er dem Lootsen die Leitung seines Schiffes schlechtweg überlassen würde. Auf die Modalitäten des einzelnen Falles komme hiebei sehr viel an, und ein allgemeiner Satz werde mehr schaden als nützen.

Ein Mitglied machte endlich noch darauf aufmerksam, daß, wenn der erste Absatz des Artikels in der Fassung unter a angenommen würde, nicht allein derjenige Lootse, dessen Zuziehung eine Hafenordnung oder eine feststehende Gewohnheit gebiete, sondern auch derjenige, welcher nur aus Vorsicht zugezogen werde, als gesetzlich vorgeschriebener Lootse gelten müsse, da ja das Handelsgesetzbuch seine Annahme vorschriebe.

Bei der Abstimmung wurde die Frage, ob aus der Fassung unter a das Wort: „Gewohnheit" zu streichen sei, mit 6 gegen 5 Stimmen verneint,

die Streichung des Wortes: „Vorsicht“ mit 8 gegen 3 Stimmen, und die Streichung des Wortes „Gesetz“ mit 7 gegen 4 Stimmen, die Streichung des ganzen ersten Absatzes allein aber mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Sodann wurde, vorbehaltlich der Abstimmung über die Streichung des ganzen Artikels, mit 8 gegen 3 Stimmen beschlossen, daß der Schiffer für die Versehen eines Lootsen, den er anzunehmen gesetzlich verpflichtet war, nicht verantwortlich sei; schließlich wurde die Streichung des ganzen Art. 418 mit 6 gegen 5 Stimmen beschlossen.

CCXV. Sitzung.

Hamburg, am 7. Juli 1858.

Unter Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute mit der Berathung des

Art. 419

begonnen und von mehreren Mitgliedern dessen Streichung befürwortet. Zur Begründung dieses Vorschlags wurde angeführt: In den älteren Seerechten sei zwar ziemlich allgemein die Bestimmung enthalten, daß der Kapitain in Fällen der Gefahr mit seiner Mannschaft Schiffsrath halten und dessen Beschlüsse vollziehen müsse, so z. B. im Oleron'schen, Wisby'schen Seerechte und im consolato del mare. Von diesen Gesetzgebungen sei die erwähnte Bestimmung, wenn auch nicht ohne die erhebliche Modifikation, daß nunmehr der Schiffsrath nur deliberirend geworden, in mehrere neuere Gesetze übergegangen, aber schon mehrfältig als unpraktisch angefochten worden, auch im hanseatischen Seerechte nicht enthalten. Man habe nämlich schon mehrfach gegen die in Rede stehende Bestimmung um deswillen Bedenken erhoben, weil es sehr schwer sei, zu sagen, wann sich das Schiff in Gefahr befinde, ob demnach in einem konkreten Falle die Voraussetzungen für die Anwendung der fraglichen Vorschrift vorhanden waren oder nicht. Da die ganze Beurtheilung der Frage, wann eine Gefahr vorhanden, wann der Schiffer also den Schiffsrath zu berufen verpflichtet sei, in dessen Ermessen stehe, fehle der erwähnten Vorschrift

der eigentliche praktische Werth. Ein ferneres Bedenken gegen den Inhalt des Artikels habe man darin gefunden, daß die Schiffer in jetziger Zeit ihrer Mannschaft an nautischen Kenntnissen so weit überlegen seien, daß eine wesentliche Unterstützung der Einsicht des Ersteren durch die Letztere nicht zu erwarten sei. Sollte nach Lage der Umstände in einzelnen Fällen aus der Berufung eines Schiffsrathes wirklich ein Nutzen zu hoffen sein, und nicht schon die Besprechung mit einzelnen Personen der Besatzung genügen, zu welchen der Kapitain ein besonderes Vertrauen habe — und eine solche Vertrauensperson sei vielleicht weit mehr ein alter erfahrener Bootsmann als die jüngeren Schiffsoffiziere, — so lasse sich erwarten, daß die Schiffer den Schiffsrath aus freien Stücken befragen würden. Auch die meisten Seerechtslehrer hätten sich gegen die bisher besprochene Vorschrift erklärt, die auch in der Fassung, wie sie im Entwurfe enthalten sei, wenig Bedeutung habe. Eine Vergleichung der neueren Gesetzgebungen, namentlich des holländischen, französischen und des allgemeinen preußischen Landrechtes beweise, daß es auch dort nicht gelungen sei, eine sachlich bedeutsame Bestimmung aufzustellen. Aber nicht allein keinen Nutzen, sondern ohne Zweifel sogar bedenkliche Nachtheile werde die fragliche Vorschrift im Gefolge haben. Auf See müsse, namentlich in Augenblicken der Gefahr, ein Wille sein, der Alles regiere, sonst werde Verwirrung und Unglück unfehlbar eintreten. Lege man dem Kapitain aber die Verpflichtung auf, statt seinem eigenen besten Ermessen zu folgen, seine Untergebenen um Rath zu fragen, so gingen dadurch in den Verhältnissen, in welchen Entschiedenheit und Thatkraft vor Allem Noth thue, viele kostbare Augenblicke verloren, und es stehe zu befürchten, daß die Subordination Gefahr laufe. Auch werde die Lage des Kapitains außerordentlich erschwert, wenn er sich von der Richtigkeit der Ansicht des Schiffsrathes nicht zu überzeugen vermöge, deshalb nach seiner Meinung verfahre und dann doch ein Unfall eintreten sollte.

Ein Mitglied war der Meinung, die Bestimmung des Art. 419 habe eigentlich nur insoferne einen gewissen Werth, als die Berufung des Schiffsrathes ein sicheres Kennzeichen dafür biete, daß sich der Schiffer einer das Schiff und die ganze Ladung bedrohenden Gefahr, somit der Voraussetzung bewußt geworden sei, unter welcher es erforderlich sein könnte, zur Rettung von Schiff und Ladung ein freiwilliges Opfer zu bringen, einen Theil der Ladung zu werfen u. dgl., also eine Havarie grosse zu machen. In der That sei der Fall, in welchem es sich darum handle, ob ein Theil der Ladung geworfen werden solle oder nicht, bei Weitem am häufigsten die Veranlassung zur Versammlung des Schiffsrathes.

Diese Zusammenberufung des Schiffsrathes sei demnach allerdings für die Beurtheilung der Frage von großer Bedeutung, ob Havarie grosse vorhanden sei oder nicht. Wenn man in dieser Beziehung aber auf den Art. 419 Gewicht lege, so werde es erst bei der Lehre von der Havarie grosse an der Zeit sein, denselben in Erwägung zu ziehen.

Von einer anderen Seite wurde bemerkt, wenn man überhaupt eine Bestimmung im Sinne des Art. 419 aufnehmen wolle, so werde sie doch jedenfalls in der Weise zu beschränken sein, daß der Schiffer nur mit den Offizieren und nicht auch mit der Mannschaft Schiffsrath zu halten habe. Denn abgesehen von den bereits oben erwähnten Bedenken gegen eine Zuziehung der Mannschaft zum Rathe, sei zu befürchten, daß mit dem Augenblicke, in welchem der Schiffer seiner Mannschaft erklären würde, daß nach seiner Ansicht eine Gefahr vorhanden sei, der er nicht mit seiner Einsicht allein entgegengehen zu dürfen glaube, die Unbefangenheit der Mannschaft, mit der sie ihre Dienste leisten müsse, einer verwirrenden Angst weiche, in welcher die Mannschaft mehr auf Bergung ihrer Personen und Effekten als auf den Dienst Bedacht nehmen werde.

Es erhoben sich jedoch auch Stimmen gegen die gänzliche Beseitigung des Art. 419. Namentlich wurde von einem Mitgliede hervorgehoben: Es lasse sich nicht verkennen, daß eine Vorschrift, wonach der Schiffer mit seinen Offizieren Schiffsrath halten müsse, aus den bisher entwickelten Gründen bedenklich oder doch ohne praktischen Nutzen sei, und es könne hinzugefügt werden, daß auch das englische Recht keine ähnliche Bestimmung enthalte. Indessen habe der Schiffsrath doch eine große Bedeutung. Was auch immer die verschiedenen Gesetzgebungen über dieses Institut bestimmen möchten, und auch wenn sie über dasselbe gänzlich schwiegen, so sei es doch allenthalben in Uebung. In Verklarungen werde auf dasselbe in Fällen des Seewurfs ein großes Gewicht gelegt, und mit Recht; denn der Kapitain könne sich weit leichter wegen seines Verfahrens rechtfertigen, alle Betheiligten und namentlich die Assekuradeure würden weit eher geneigt sein zu glauben, daß er nicht aus übertriebener Aengstlichkeit geworfen habe u. dgl., wenn er sich auf die Zustimmung des Schiffsrathes berufen könne. Der Einwand, daß die Zuziehung des Schiffsrathes die Stellung des Schiffers erschwere, sei dagegen gänzlich unbegründet; denn in den allerseltensten Fällen werde, wie wenigstens die bisherige Erfahrung bewähre, nach gepflogener Berathung der Schiffer und Schiffsrath verschiedener Meinung sein. Deshalb scheine es sich auch zu empfehlen, daß man zwar die Berufung des Schiffsrathes dem Schiffer nicht zur Pflicht mache, aber doch im Gesetze eine Andeutung über die

Zweckmäßigkeit des fraglichen Institutes gebe. Wenn man aber einwenden wollte, daß ein guter Rath nicht in das Gesetz gehöre, so müsse man dagegen bemerken, daß der aufzunehmenden Bestimmung auch recht wohl ein guter juristischer Inhalt gegeben werden könne, indem man entweder den betreffenden Satz in den Abschnitt über die Pflichten der Schiffsmannschaft aufnehmen und beifügen könne, daß die zu Rathe gezogenen Offiziere ihre Meinung nach bestem Wissen abgeben müßten und durch Vernachlässigung dieser Pflicht sich verantwortlich machten, oder aussprechen sollte, daß der Schiffer an die Beschlüsse des Schiffsrathes nicht gebunden sei und, falls er sich dadurch bestimmen ließe, gleichwohl die Verantwortlichkeit für seine Maßregeln behalte.

Mit Rücksicht hierauf wurde folgende Fassung für den Art. 419 proponirt:

a. „Auch in dem Falle, wo der Schiffer wegen einer das Schiff, „die Ladung oder die Mannschaft bedrohenden Gefahr es für angemessen erachtet, mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrath zu „halten, ist er an dessen Beschlüsse nicht gebunden, und bleibt für „seine Maßregeln verantwortlich."

Ein Mitglied beanstandete jedoch diese Fassung deshalb, einmal weil überhaupt der Veranlassung zur Zusammenberufung des Schiffsrathes, nämlich der Gefahr und noch dazu einzelner Arten der Gefahr Erwähnung geschehe, während doch die vorgeschlagene Bestimmung auf alle Fälle passe, in welchen der Schiffsrath um seine Meinung befragt werde; sodann, weil blos die Berathung mit den Schiffsoffizieren angeführt sei, während dasselbe von Berathungen mit der ganzen Mannschaft gelten müsse. Von dieser Seite wurde demgemäß folgende Fassung proponirt:

b. „In allen Fällen, in denen der Schiffer Schiffsrath zu halten für „angemessen findet, bleibt er wegen seiner Maßregeln verant„wortlich."

Gegen den zuletzt erwähnten Antrag wurde jedoch eingewendet, die ausdrückliche Erwähnung der Fälle der Gefahr sei ganz unerläßlich, denn gerade diejenigen Berathungen, welche in solchen Fällen über nautische Fragen gepflogen würden, würden allgemein und ausschließend als Schiffsrath im technischen Sinne bezeichnet, und das Gesetz habe auch zunächst nur diesen Schiffsrath hier im Auge; Berathungen, die außer den Momenten der Gefahr wegen anderer Angelegenheiten vorkämen, z. B. wegen Eingehung von Rechtsgeschäften, namentlich wegen der Frage, ob Bodmerei genommen werden solle, gehörten in keiner Weise hierher. Im Uebrigen enthalte der Vorschlag unter b dem ersten Eindrucke nach mehr ein Ab-

rathen von der Berufung des Schiffsrathes als eine Hindeutung auf seine Zweckmäßigkeit, auf welche es ja auch abgesehen sei.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter b mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt, der Antrag unter a aber mit der Modifikation, daß statt: „Auch in dem Falle, wo — bedrohenden Gefahr" zu setzen sei: „Auch dann, wenn der Schiffer in Fällen der Gefahr es für angemessen" ꝛc. ꝛc., mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen und mit demselben Stimmenverhältnisse die Streichung des Artikels abgelehnt.

Bei Diskussion des

Art. 420

wurde zunächst zu diesem und den folgenden Artikeln erläuternd bemerkt: der historische Grund der Entstehung des Schiffsjournals, nämlich die Sitte, dem Kapitain einen verpflichteten Schreiber an die Seite zu geben, sei allerdings hinweggefallen, aber innere Gründe der Zweckmäßigkeit hätten das Institut des Schiffsjournals bis auf die neueste Zeit erhalten, und ließen dasselbe noch fortwährend als unentbehrlich erscheinen. Dem Schiffer werde ein großer Werth anvertraut, der sich fortwährend in Gefahr befinde. Die Unfälle, welche die dem Schiffer anvertrauten Vermögensstücke beträfen, trügen sich nun meist auf hoher See zu, wo keine Kontrole des Schiffers möglich sei. Dies habe dazu geführt, von dem Schiffer den Nachweis zu verlangen, daß die eingetretenen Beschädigungen nicht Folgen eigener Nachlässigkeit, sondern eines unabwendbaren Zufalles seien. Da aber der Schiffer auf hoher See, wie man zu sagen pflege, keine anderen Zeugen als Wind und Wetter habe, so habe man es nicht bei den gewöhnlichen Beweismitteln belassen können, sondern Aushülfe in einem anderen Institute suchen müssen. Dieses Institut sei seiner vorwiegenden Bedeutung nach das Schiffsjournal in Verbindung mit der Verklarung. Der Rheder, der Ladungsempfänger, die Betheiligten bei einer Havarie grosse, die Assekuradeure, kurz Alle, denen der Schiffer aus der Führung des Schiffes verantwortlich sei und die bei einem Unfalle betheiligt seien, müßten die Behauptungen des Schiffers in der Regel wider sich gelten lassen, wenn derselbe sie in ein ordnungsmäßig geführtes Journal eingetragen habe, nach der Landung sein Journal der Behörde vorlege und sammt seiner Mannschaft dessen Inhalt eidlich bestärke. Das Journal habe also in privatrechtlicher Beziehung eine große Bedeutung; es diene namentlich in Verbindung mit der Verklarung nicht allein zur Entlastung des Schiffers, sondern auch als Beweismittel in den Rechtsbeziehungen aller Interessenten von Schiff und Ladung, so daß der Schiffer, welcher es zu führen unterlasse oder in den bezüglichen Fällen zu verklaren versäume,

sich zugleich allen Betheiligten verantwortlich mache. Um so weniger lasse sich daher bezweifeln, daß das Privatseerecht Bestimmungen über Schiffsjournal und Verklarung aufzunehmen habe.

Nachdem hierauf noch in Kürze dargelegt worden war, in welcher Weise in den verschiedenen neueren Gesetzgebungen die Frage behandelt ist, welche Thatsachen in das Journal eingetragen werden müßten, wie oft der Schiffer Verklarung ablegen solle, wie viel und über welche Thatsachen das Journal und die Verklarung Beweis zu liefern im Stande seien, wurde zur speziellen Berathung des Art. 420 übergegangen, und hiebei zuerst vorgeschlagen, nach dem Vorgange in § 22 und 23 des östr. Entwurfes statt: „merkwürdigen Ereignisse" zu setzen: „erhebliche Begebenheiten," und beizufügen, daß das Journal kurz aber genau und deutlich zu führen sei. Der erste dieser Vorschläge fand allseitigen Anklang, der zweite wurde aber nicht unterstützt, da man die betreffende Vorschrift für eine überflüssige Detailbestimmung hielt. Sodann wurde der Ausdruck: „vor, während und nach der Reise" beanstandet und hervorgehoben, dieser Ausdruck sei zu weit und jedenfalls zu unbestimmt; zu unbestimmt, denn selbstverständlich sei es z. B. die Meinung des Entwurfes nicht, daß dann, wenn das Schiff nur erst einmal abgegangen sei, fortan alle erheblichen Begebenheiten, auch nach der Reise und so lange das Schiff existire, in das Journal eingetragen werden sollten; aber man könne auch aus dem Entwurfe nicht ersehen, wie lange nach der Reise das Journal fortzuführen sei. Die eigentliche Absicht des Entwurfes scheine dahin zu gehen, daß unter Reise hier die Zeit vom Auslaufen aus dem Heimathshafen bis zur Einfahrt in den Bestimmungshafen verstanden, die Ladezeit aber als die Zeit vor der Reise und die Zeit der Entlöschung als die Zeit nach der Reise aufgefaßt werde. Bei einer solchen Auffassung gehe der Entwurf aber ohne Zweifel zu weit; das Journal habe für die Zeit der Ladung und Löschung kein Interesse; Wind und Wetter und viele andere Dinge, die gewöhnlich in das Journal eingetragen würden, hätten hiefür keine Bedeutung und könnten zum Theile überhaupt gar nicht eingetragen werden. Auch falle für diese Zeit der rechtliche Grund weg, auf welchem das Journal beruhe, nämlich die Erwägung, daß dem Schiffer die gewöhnlichen Beweismittel nicht zu Gebote ständen und ein Ersatz für dieselben geschaffen werden müsse, denn im Hafen werde es dem Schiffer nie an zureichenden Beweismitteln der gewöhnlichen Art fehlen. Es wurde deshalb vorgeschlagen zu setzen:

a. „Auf jedem Schiffe muß ein Journal geführt werden, in welches „alle für die Reise erheblichen Begebenheiten kurz, aber genau und „deutlich einzutragen sind."

Dieser Antrag fand jedoch mehrfachen Widerspruch. Man wendete ein, wenn auch im Ganzen genommen die Art der Führung des Journals auf hoher See eine andere sei, als im Ladungs- und Löschungshafen, weil da nicht von astronomischen Beobachtungen u. dgl. die Rede sein könne, so sei es doch allgemein üblich, auch während der Lade- und Löschungszeit das Journal zu führen, und zwar nicht etwa als ein besonderes Buch, wenn man auch die Eintragungen in das Journal für die Ladungs- und Löschungszeit das Hafenjournal nenne. Diese Uebung habe auch einen guten Grund; denn Wind und Wetter seien in vielen Häfen von nicht geringerer Bedeutung als auf hoher See und ebenso sei dies bei einer Menge von anderen Dingen der Fall, die auf der Reise in das Journal eingetragen zu werden pflegten. Die Ladung stehe mit dem Beginn, die Vollendung der Löschung mit dem Ende der Reise in engster Beziehung, und nur, wenn das Journal auf beide sich erstrecke, sei es, was es sein solle: eine vollständige Geschichte der Reise.

Da sich nun im Laufe der Diskussion ergab, daß namentlich die Bestimmung des Endpunktes, bis zu welchem das Journal zu führen wäre, wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse und der Interessen, hinsichtlich deren die Journalführung nothwendig sei, große Schwierigkeiten biete, wurde von einem Herrn Abgeordneten beantragt, nach dem Vorgange der Lübecker Verordnung vom 18. Aug. 1819 den Endpunkt der Journalführung im Gesetze nicht zu bestimmen, sondern nur zu sagen, daß das Journal für die Zeit der Reise geführt werden müsse, um sodann in jedem einzelnen Falle nach den konkreten Verhältnissen entscheiden zu können, zu welcher Zeit das Ende der Reise als eingetreten zu erachten sei. Es wurde deshalb und um auch auf diejenigen Reisen die geeignete Rücksicht zu nehmen, in denen das Schiff in Ballast ausgehe, proponirt zu setzen:

b. „Auf jedem Schiffe muß ein Journal geführt werden, in welches „alle erheblichen Begebenheiten der Reise seit Beginn der Ladung „oder der Einnahme des Ballastes einzutragen sind."

Diesem Antrage wurde schließlich mit 9 gegen 2 Stimmen stattzugeben beschlossen.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf beantragt, einen Zusatz des Inhaltes aufzunehmen, daß die eben genehmigte Bestimmung auf Küstenfahrer keine Anwendung leide, da bei diesen kein Bedürfniß für die Führung eines Journals vorhanden sei und es auch meist an den mit den nöthigen Kenntnissen versehenen Leuten fehle, weil in der Regel keine Schiffsoffiziere vorhanden seien und dem Schiffer zur Führung des Journals keine Zeit bleibe. Dieser Antrag fand jedoch keine Unterstützung,

nachdem darauf hingewiesen worden war, daß wenigstens in den nordischen Häfen auch von den Küstenfahrern Journale geführt würden, und daß, wenn dies nicht der Fall wäre, für solche Fahrzeuge keine Verklarungen denkbar wären, da jedenfalls nicht allenthalben, wie in den griechischen Häfen, sondern nur ausnahmsweise Verklarungen ohne Journale zugelassen würden. Indessen erklärte sich die Versammlung damit einverstanden, daß den Landesgesetzgebungen vorbehalten werde, von der Verpflichtung des Schiffers, ein Journal zu führen, hinsichtlich der Küstenschifffahrt Ausnahmen zuzulassen.

Bei Berathung des zweiten Absatzes von Art. 420 wurde von einigen Mitgliedern vorgeschlagen, auszusprechen, daß das Journal, wenn es auch vom Steuermanne oder einem anderen Schiffsmanne geführt werde, doch immer unter der Aufsicht des Schiffers zu führen und dieser für dasselbe verantwortlich sei.

Von einer anderen Seite wurde beantragt, auszusprechen, daß nicht der Schiffer, sondern, wo ein Steuermann ist, dieser wenn auch unter Aufsicht des Schiffers das Journal zu führen habe, und demzufolge vorgeschlagen, den in Rede stehenden Satz etwa dahin zu fassen:

a. „Das Journal wird unter Aufsicht des Schiffers vom Steuermanne „oder in Behinderungsfällen ꝛc."

wie im Entwurfe.

Zur Unterstützung dieses Vorschlags wurde bemerkt, daß derselbe der Praxis entspreche, indem die Buchführung gerade eine der hauptsächlichsten Funktionen des Steuermannes sei; auch liege in dieser Einrichtung eine werthvolle Kontrole des Schiffers.

Man entgegnete jedoch, wenn sich auch nicht verkennen lasse, daß der Steuermann in den meisten Fällen das Journal führe, so sei dies doch nicht überall der Fall; in der That werde auch da, wo nur ein Steuermann vorhanden sei, das Journal von ihm und dem Schiffer oft je zur Hälfte geführt, je nachdem der Eine oder der Andere die Wache habe und die Aufzeichnungen für das Journal mache. Aber abgesehen davon, so gehe der eben eingebrachte Antrag doch auch in so ferne zu weit, als auf Grund desselben dem vom Schiffer selbst geführten Journale die Glaubwürdigkeit abgesprochen werden könnte, was gewiß nicht der Absicht der Versammlung entspreche. Der eben erwähnte Antrag wurde hierauf mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt und mit 9 gegen 2 Stimmen folgende Fassung angenommen:

b. „Das Journal wird vom Schiffer, oder unter seiner Aufsicht vom „Steuermanne oder, wenn dieser verhindert ist, von einem anderen „Schiffsmanne geführt."

Anlangend die einzelnen Thatumstände, welche in das Journal einzutragen sind und deren ausdrückliche Erwähnung im Gesetze empfehlenswerth schien, so wurde mit Rücksicht darauf, daß die Seetüchtigkeit des Schiffes und die Ordnungsmäßigkeit der Garnirung und Stauung in der Regel in den Verklarungen erwähnt würden, und das, was in den Verklarungen stehe, dem Inhalt des Journals entsprechen sollte, von einem Mitgliede beantragt, auszusprechen, das Journal müsse in der Regel auch eine Erklärung des Schiffers darüber enthalten, daß er vor seiner Abfahrt das Schiff untersucht und seetüchtig befunden habe, und eben so, daß bei stattgehabter Untersuchung das Garnir und die Stauung als gut befunden worden seien. Diese Vorschrift werde, so hob man hervor, selbst wenn sie nichts weiter im Gefolge hätte, als daß die Bemerkung in das Journal eingetragen würde, Schiff, Stauung und Garnir sei in gutem Zustande gewesen, doch den Vortheil haben, daß der Schiffer auf die Pflicht zur Untersuchung des Schiffes, des Garnirs und der Stauung hingewiesen werde; die stattgehabte Eintragung aber sei als Beleg dafür, daß die fragliche Untersuchung vorgenommen sei, von Werth. Dieser Antrag wurde jedoch, nachdem gegen ihn erinnert war, man könne doch im Allgemeinen nicht vorschreiben, der Schiffer habe stets die Seetüchtigkeit des Schiffes ꝛc. zu bezeugen, und eben so wenig dem desfallsigen Vermerk unbedingten Glauben beimessen, mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, dagegen, dem Antrage eines anderen Mitgliedes entsprechend, beschlossen, daß in das Journal einzutragen sei, wann und wo ein Lootse an Bord gekommen oder von Bord gegangen sei.

Ziffer 1 des Art. 420 wurde hierauf ohne Diskussion angenommen, und ebenso

Ziffer 2; letztere jedoch vorbehaltlich einer Revision der Redaktion, da man namentlich die Worte: „jeden Tag" mit Rücksicht auf den Schlußsatz des Artikels mehrfältig für überflüssig hielt.

Ziffer 3 wurde mit der Modifikation angenommen, daß der Schlußsatz: „mit den Gründen der freiwilligen oder gezwungenen Abweichung" gestrichen wurde, da man dafür hielt, daß die Angabe von Gründen zu weit führen würde. Erläuternd wurde zur Ziffer 3 bemerkt, daß unter „Cursen" hier nicht sowohl die Wege im Sinne des Art. 417 des Entwurfes gemeint seien, als vielmehr nur die Richtungen des Schiffes, die es je nach den Strömungen des Meeres oder des Windes nimmt und ändert, um einen gewissen Weg fahren und einhalten zu können. Zur Vermeidung von Mißverständnissen über den zuletzt angeregten Punkt wurde genehmiget, daß Ziffer 3 vor Ziffer 2 gesetzt werde.

CCXVI. Sitzung.

Hamburg, am 9. Juli 1858.

In heutiger Sitzung fuhr die Versammlung unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule mit der Berathung des

Art. 420

fort. Hiebei wurde zunächst zu Ziffer 4 beschlossen, neben den verhängten Disciplinarstrafen die Aufzeichnung aller Straffälle anzuordnen, und den Inhalt der Ziffer 4 in zwei Ziffern getrennt aufzuführen, da zwischen den Veränderungen im Personal der Mannschaft und den begangenen strafbaren Handlungen und verhängten Strafen kein Zusammenhang bestehe.

Ferner wurde auf den Antrag eines Herrn Abgeordneten der Beschluß gefaßt, in einem Zusatze zu bestimmen, daß auch die auf dem Schiffe vorkommenden Geburts- und Sterbefälle in das Journal einzutragen seien. Man hielt dies für angemessen, obschon eingewendet wurde, daß ein solcher Zusatz für das Seerecht ohne Bedeutung sei und nur das öffentliche Recht berühre, daß es auch nicht möglich sein würde, im Seerechte die, mit der Anordnung dieser Eintragungen innig zusammenhängende, Frage, in welcher Weise das Schiffsjournal über Geburts- und Sterbefälle Beweis liefern könne u. dgl., entsprechend zu regeln. Man war nämlich der Meinung, daß die erwähnten Eintragungen für das Privatrecht im Allgemeinen, wenn auch nicht gerade für das Privatseerecht, von der höchsten Bedeutung seien, indem sie z. B. dazu dienen würden, um über den Status der auf dem Schiffe Geborenen Beweis zu liefern ꝛc., und da außerdem die Betheiligten bei dem etwaigen Schweigen der Landesgesetze gar kein Dokument über die betreffenden Ereignisse bekommen könnten, wenn nicht das Schiffsjournal eine Grundlage für solche Dokumente bieten würde.

Bei Ziffer 5 wurde nach kurzer Diskussion die Streichung der Worte: „und, wenn der Schiffer ihnen nicht nachkommt, die Gründe seiner Abweichung" genehmiget, weil man der Ansicht war, daß solche Eintragungen zu weit führen und am Ende mehr Nachtheil als Nutzen im Ge-

folge haben würden. Man hob in der Diskussion namentlich hervor, wenn man dem Kapitain zumuthe, die Gründe seines Verfahrens in das Journal einzutragen, so würde er mitunter gezwungen sein, ganze Abhandlungen niederzuschreiben, und wenn er dabei, was ihm wohl begegnen könnte, mehrere und vielleicht gerade die schlagendsten Gründe vergessen sollte, so könnten ihm daraus Verlegenheiten entstehen. Die Gründe, die für den Kapitain in einzelnen Fällen bei der Wahl seiner Maßnahmen vor Allem bestimmend gewesen, seien auch vielleicht gerade der Art, daß er vermeiden müsse, daß sie dem Steuermann oder anderen Schiffsgenossen bekannt würden, was doch, wenn er sie eintragen müsse, nicht wohl zu verhindern sei; dies werde z. B. in dem Falle zutreffen, wenn der Schiffer der Mannschaft die zur Ausführung des Beschlusses des Schiffsraths erforderliche Befähigung oder Ausdauer nicht zutraue. Endlich könne man auch den Gründen derjenigen, welche von der Meinung des Schiffers abgewichen hätten, das Schiffsjournal nicht gut verschließen, wenn man dasselbe dem Schiffer für seine Gründe eröffne; wenn man aber auch die entgegengesetzten Meinungen in das Journal eintragen ließe, so würde es zu förmlichen Plaidoyers kommen, für welche das Schiffsjournal der rechte Ort nicht sei.

Bei Ziffer 6 beantragte ein Mitglied, auszusprechen, daß das Schiffsjournal eine möglichst genaue Beschreibung und nicht blos eine allgemeine Bezeichnung der stattgehabten Unfälle enthalten müsse, und bemerkte hiezu: Nur dann, wenn sich das Schiffsjournal über die stattgehabten Unfälle möglichst umständlich und genau verbreite, werde es seinen Zweck erfüllen und eine taugliche Grundlage für die Verklarungen abgeben. Auch würden dadurch überdies die Worte: „und deren Ursachen" entbehrlich werden, deren Streichung sich deshalb empfehle, weil der Schiffer die Ursachen der stattgehabten Unfälle nicht immer wissen könne; denn, in so weit die Ursachen derselben bekannt seien, würden sie zu deren Beschreibung gehören und mit dieser in das Journal aufgenommen werden müssen.

Nach kurzer Debatte wurde die Streichung der Worte: „und deren Ursachen" genehmiget und mit 7 gegen 4 Stimmen entschieden, daß eine möglichst genaue Beschreibung der stattgehabten Unfälle in das Journal einzutragen sei.

Bei Erörterung der Frage, welche anderen Eintragungen in das Schiffsjournal noch besonders etwa im Gesetze hervorzuheben seien, wurde beantragt, auszusprechen, daß der bei der Untersuchung der Pumpen befundene Wasserstand täglich in das Journal einzutragen sei. Zur Be-

gründung dieses Antrags wurde bemerkt: In dieser Vorschrift würde eine sehr nützliche Hinweisung darauf liegen, daß der Schiffer, um sich von der Seetüchtigkeit des Schiffes zu überzeugen, täglich mindestens einmal die zur Abwendung von Unglück in der Regel unentbehrliche Untersuchung der Pumpen vornehmen solle, und eine Kontrole, ob dies auch wirklich geschehen sei.

Von einem Mitgliede wurde ferner beantragt, zu bestimmen, daß der Schiffer in allen Fällen, in welchen er das Loth anzuwenden für gut befunden habe, die Resultate seiner Beobachtungen, die ermittelte Tiefe, die Beschaffenheit des Grundes u. dgl. einzutragen habe. Zur Rechtfertigung dieses Vorschlags wurde darauf Bezug genommen, daß Sondirungen oft ein ganz unentbehrliches Mittel gegen Versegelungen und zur Ermittelung des Ortes seien, wo das Schiff sich befinde, und hinzugefügt: Bei trübem Wetter seien die erwähnten Sondirungen nicht selten sogar das einzige Mittel, um den jeweiligen Standort des Schiffes zu finden, namentlich aber, um zu ermitteln, ob man sich in der Nähe des Landes befinde u. s. w.; die Eintragung der Resultate derselben, wo sie der Schiffer überhaupt vorgenommen habe, sei deshalb nicht minder wichtig, als die Eintragung der Längen und Breiten. Die Anordnung dieser Eintragungen habe aber auch keineswegs einen rein polizeilichen Charakter, sondern eine gute privatrechtliche Bedeutung. Ein Schiffer, der solche Sondirungen unterlasse, wo er dieselben hätte vornehmen sollen, mache sich den Interessenten dadurch eben so verantwortlich, als wenn er die Berechnung der Längen und Breiten unterlassen würde. Wenn er z. B. in Folge der Unterlassung solcher Sondirungen zu spät von der Nähe des Landes Kunde erhalte und in Folge davon dem Schiffe ein Unfall zustoße, so müsse er für den hieraus entspringenden Schaden einstehen. Mit Rücksicht hierauf habe die beantragte Zusatzbestimmung, in welcher keineswegs ausgesprochen werden solle, daß der Schiffer täglich die Sondirung vorzunehmen und einzutragen habe, sondern nur, daß er sie einzutragen habe, wenn er sie vorzunehmen für nöthig gehalten, die Bedeutung, daß man aus dem Journale ersehen könne, wo der Schiffer seiner desfallsigen Pflicht nachgekommen sei und wo nicht.

Gegen diese beiden, eben erwähnten Vorschläge wurde jedoch eingewendet: Wenn man dem Schiffer zur Pflicht mache, seine Beobachtungen niederzuschreiben, so stehe dies der Vorschrift gleich, daß er die entsprechenden Beobachtungen zu machen habe. Solche Vorschriften seien aber rein nautischer Natur und gehörten nicht in das Privatseerecht.

Die Versammlung beschloß jedoch dessenunerachtet mit 8 gegen 3 Stimmen, dem Antrage in Betreff der Untersuchung über den Wasserstand an den Pumpen, und mit 9 gegen 2 Stimmen, dem Antrage bezüglich der Untersuchungen mit dem Loth stattzugeben. Dagegen fand ein Antrag, zu bestimmen, daß in das Schiffsjournal auch eingetragen werden müsse, welcher von den Schiffsoffizieren jeweilig die Wache gehabt habe, nur geringe Unterstützung, und wurde deshalb auch nicht weiter verfolgt.

Bei Berathung des Schlußsatzes von Art. 420 wurde die Streichung der Worte: „soweit Wind und Wetter es zulassen" beantragt und hiezu geltend gemacht: Der Fälle, in welchen die Führung des Schiffsjournals an einem ganzen Tage wegen des Wetters durchaus unmöglich wäre, würden gewiß nur sehr wenige sein; wenn aber einmal ein solcher Fall vorkomme, so verstehe es sich auch ohne gesetzliche Bestimmung von selbst, daß die Führung des Journals auch ohne Verantwortlichkeit des Schiffers unterbleiben dürfe, um so bald als möglich nachgeholt zu werden; nehme man aber eine ausdrückliche Bestimmung hierüber auf, so gebe man den minder gewissenhaften Kapitainen eine Ausrede für Vernachlässigungen des Journals an die Hand, die das Gesetz gewiß nicht begünstigen wolle.

Von anderen Seiten wurde jedoch bemerkt, die eben erwähnten Fälle würden keineswegs so selten eintreten, als so eben behauptet worden; abgesehen davon, daß Wind und Wetter mitunter so heftig seien, daß es unmöglich wäre, an Bord zu schreiben, so bleibe dem Kapitain an solchen Tagen oft keine Zeit dazu. In derartigen Fällen sei seine Anwesenheit auf Deck und die Führung des Kommandos durch denselben weit wichtiger, als die pünktliche Ergänzung des Journals; eben so unentbehrlich sei alsdann die unausgesetzte Dienstleistung des Steuermannes; und selbst, wenn nachher das Wetter wieder ruhiger geworden, sei die ganze Besatzung oftmals mit den nöthigen Reparaturen und der Zurüstung des Schiffes für künftige Unwetter so sehr in Anspruch genommen, daß manchmal in mehreren Tagen nicht so viel Zeit bleibe, als zur Führung des Journals erforderlich wäre, namentlich wenn das Schiff einen größeren Schaden genommen, leck geworden u. dgl. Eine ausdrückliche Erwähnung legitimer Gründe der Verhinderung an der täglichen Führung des Journals sei aber im Gesetze ganz unentbehrlich; denn, wenn die Vorschrift des Gesetzes ganz absolut laute, so sei zu befürchten, daß die Beweisfähigkeit des Journals bestritten würde, wenn sich ergeben sollte, daß nicht jede einzelne Eintragung an dem betreffenden Tage stattgehabt habe. Auch das holländische Gesetzbuch enthalte einen solchen ausdrücklichen Vorbehalt. Aus dem

Bisherigen ergebe sich aber auch, daß der Ausdruck: „Wind und Wetter" zu eng sei und es vielmehr heißen müsse: „soweit die Umstände es nicht unmöglich machen."

Von einem Herrn Abgeordneten war im Laufe der Diskussion die einfache Streichung des zuletzt besprochenen Zwischensatzes um deswillen befürwortet worden, weil nach seiner Ansicht unter der Führung des Schiffsjournals nicht sowohl die Uebertragung aus der Cladde in das Journal als vielmehr die Aufzeichnung der Notizen für das Journal in die Cladde zu verstehen sei. Der betreffende Herr Abgeordnete hob hervor, das letztere sei die Hauptsache und die Niederschrift des Journals nur eine mehr mechanische Nebenarbeit, eine Reinschrift der Cladde. Die Sammlung der in das Journal einzutragenden Notizen werde aber ohne Zweifel auch bei dem stürmischesten Wetter und im größten Drange der Geschäfte gemacht, und könne auch, wenn anders das Journal die mindeste Bedeutung haben solle, nicht von einem Tage auf den anderen verschoben werden.

Diese Auffassung hatte jedoch in der Debatte lebhaften Widerspruch gefunden, und namentlich war gegen dieselbe eingewendet worden: Allerdings sei die Eintragung in das Schiffsjournal als die Hauptsache anzusehen. Wenn sich auch nicht verkennen lasse, daß den Notizen in der Cladde, wie sie in der Regel von Stunde zu Stunde von dem Wache habenden Offizier gemacht würden, eine große Wichtigkeit zukomme, so dürfe man doch auch nicht übersehen, daß nicht alles, was in das Schiffsjournal gehöre, zuvor in die Cladde eingetragen, sondern vieles aus dem Gedächtnisse in das Journal niedergeschrieben werde, und daß jedenfalls nicht die Cladde, sondern das Journal selbst das beweisfähige Dokument sei, an dessen Herstellung alle Betheiligten ein Interesse hätten. Es sei deshalb von der höchsten Wichtigkeit, auszusprechen, daß, so lange nur immer möglich, das Journal selbst täglich ergänzt werden müsse, damit dem Mißbrauch, das Journal erst nachträglich theils aus der Cladde, theils aus dem Gedächtnisse zu komponiren, gesteuert werde. Aus solchen Mißbräuchen könne großer Nachtheil entstehen, die Glaubwürdigkeit des Journals werde jedenfalls dadurch beeinträchtigt, es könne aber auch der Fall eintreten, daß der Schiffer vor Vollendung des Journals stürbe; in diesem Falle würde es zum Nachtheile aller Interessenten an dem nothwendigen Beweise über stattgehabte Unfälle u. dgl. fehlen.

Eine weitere Differenz betraf die Frage, wie oft und von wem die Eintragungen in das Journal zu unterschreiben seien.

Zur Unterstützung des Entwurfes, nach welchem das Journal täglich unterzeichnet werden sollte, wurde geltend gemacht, es sei zu befürchten, daß die Glaubwürdigkeit des Journals angefochten würde, wenn die Unterzeichnung desselben nur einmal am Ende der Reise vorgeschrieben wäre und eine der zur Unterzeichnung berufenen Personen noch vor derselben sterben sollte. Wenn man aber die tägliche Unterzeichnung des Journals anordne, die ja auch keine große Belästigung enthalte, so würde die Anfechtung der Glaubwürdigkeit aller bis zum Tode eines solchen Offiziers gemachten Eintragungen von diesem Gesichtspunkte aus unmöglich sein. In einer solchen Vorschrift liege aber auch eine nicht unbedeutende Garantie dafür, daß die Eintragungen wirklich täglich gemacht würden, und die Führung des Journals nicht verschoben werde, um erst nachträglich vorgenommen zu werden. Denn, wenn sich auch nicht verkennen lasse, daß die mit Führung des Journals beauftragten Schiffsoffiziere ihre Eintragungen nachträglich machen und unterschreiben könnten, so werde doch keiner derselben wagen, es hierauf ankommen zu lassen, weil er nicht sicher sei, ob er selbst oder der andere am anderen Tage noch unterschreiben könne, und ob dadurch die Unterlassung der ordnungsmäßigen Führung des Journals nicht an den Tag komme.

Gegen die Anordnung täglicher Unterzeichnung des Journals wurde aber angeführt: Wenn man diese Verpflichtung aufstelle, so sei dies eine neue, bisher ungebräuchliche, Förmlichkeit, von deren genauer Beobachtung dann auch die Beweisfähigkeit des Journals abhängen werde. Je mehr Förmlichkeiten man aber aufstelle, desto leichter werde ein Versehen möglich, und desto mehr Gelegenheit vorhanden sein, die Glaubwürdigkeit des Journals anzufechten. Die Gefahr, die hierin liege, sei bedeutender als der Vortheil, den man sich von einer täglichen Unterschrift mit Grund versprechen könnte. Es sei deshalb angemessener, nur am Ende der Reise die Unterzeichnung des Journals zu fordern.

Anlangend die Frage, von wem das Journal zu unterzeichnen sei, beantragten einige Mitglieder, zu bestimmen, daß das Journal sowohl vom Schiffer, — unter dessen Aufsicht dasselbe unter allen Umständen zu führen sei, der also auch durch seine Unterschrift bestätigen müsse, daß er gegen den Inhalt desselben nichts zu erinnern finde, wenn er es auch nicht selbst geführt haben sollte, — als vom Steuermann zu unterzeichnen sei, sowohl der Kontrole halber als auch weil die Führung des Journals hauptsächlich zu den Obliegenheiten des Letzteren gehöre. Die Unterschrift beider Personen habe jedenfalls den Werth, daß dadurch Jeder bestätige, er wisse

nicht das Gegentheil von dem, was im Journal geschrieben stehe, sie sei also keineswegs ohne praktische Bedeutung, wenn auch allerdings nicht Jeder von ihnen im Stande sei, für die Richtigkeit derjenigen Thatsachen einzustehen, welche während der Wache des Anderen in die Cladde notirt und von dieser in das Journal übertragen worden seien.

Von anderen Seiten wurde aber geltend gemacht, man müsse auch auf die Fälle Rücksicht nehmen, in denen der Schiffer wegen der Verhinderung des Steuermannes einen anderen geeigneten Schiffsmann zur Führung des Journals verwendet habe. In einem solchen Falle könne man die Unterzeichnung des Journals durch den Steuermann nicht verlangen und müsse vielmehr darauf bestehen, daß derjenige unterzeichne, der das Journal führe. Von dieser Seite wurde deshalb vorgeschlagen, zu verordnen, daß der Schiffer und der Steuermann, oder, wenn ein anderer Schiffsmann das Journal führte, statt des Steuermannes dieser Schiffsmann zu unterzeichnen habe; von anderen Mitgliedern aber wurde beantragt, zu verlangen, daß jedenfalls Schiffer und Steuermann und außerdem noch der mit der Führung des Journals etwa betraute Schiffsmann unterzeichne.

Gegen die zuletzt erwähnten Anträge wurde jedoch eingewendet, dieselben führten zu weit. Der Fall, daß ein Steuermann vorhanden sei und dennoch ein anderer Schiffsmann mit der Führung des Journals beauftragt würde, werde gewiß ganz selten vorkommen. Wenn aber wegen des Mangels eines Steuermannes ein anderer Schiffsmann das Journal führe, und in dieser Funktion während der ganzen Reise dem Steuermann substituirt sei, so erledige sich die Sache einfach durch die Erwägung, daß ein solcher Schiffsmann in Ansehung dieser Funktion als Steuermann zu betrachten sei und als solcher zu unterschreiben habe. Wenn aber nur für einzelne Fälle ein anderer Schiffsmann substituirt worden sei, so könne die Vorschrift, daß dieser das ganze Journal mit unterschreiben solle, zu Chikanen führen; eine solche Bestimmung habe auch in keinem anderen Seerechte eine Stelle gefunden.

Endlich fand auch noch die Bestimmung des Entwurfes Beanstandung, daß alle Eintragungen in das Schiffsjournal datirt werden sollten, und ward deren Streichung empfohlen. Man machte nämlich geltend, diese Vorschrift, nach welcher es nicht genüge, daß die Eintragungen nach Tagen ausgeschieden würden, sondern immer ausdrücklich angegeben werden müßte, an welchem Tage sie gemacht seien, also z. B. ob und warum sie nicht an dem Tage gemacht seien, auf welchen sie sich bezögen, erscheine als eine

bisher ungebräuchliche Formvorschrift, von welcher dasselbe gelte, was oben gegen die Anordnung täglicher Unterzeichnung gesagt worden.

Bei der Abstimmung wurde mit 9 gegen 2 Stimmen beschlossen, daß statt: „so weit Wind und Wetter es zulassen“ zu setzen sei: „so weit die Umstände es nicht unmöglich machen.“ Die gänzliche Streichung dieses Zwischensatzes wurde mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt. Mit Stimmeneinhelligkeit wurde die Bestimmung, daß die Eintragungen täglich und zwar nach Tagen ausgeschieden zu machen seien, genehmiget, und die Streichung der Vorschrift, daß sie überdies zu datiren seien, beschlossen. Mit 8 gegen 3 Stimmen wurde der Beschluß gefaßt, daß das Journal zwar vom Schiffer und Steuermann, aber nicht auch von demjenigen unterzeichnet werden müsse, der das Journal statt des Steuermannes, ohne als solcher zu fungiren, zu führen beauftragt worden sei; endlich wurde mit 9 gegen 2 Stimmen verordnet, daß das Journal nicht täglich, sondern nur am Schlusse der Reise unterschrieben werden müsse.

Hierauf wurde zur Diskussion des

Art. 421.

übergegangen, und von mehreren Seiten dessen Streichung befürwortet. Zur Unterstützung dieses Antrags wurde bemerkt: Die Bestimmung, daß das Schiffsjournal dem Rheder vorzulegen sei, könne nicht gut mit der Vorschrift, daß das Journal der Hafenbehörde und dem Konsul vorgezeigt werden müsse, in einen Artikel zusammengezogen werden, da jede dieser beiden Bestimmungen eine ganz andere Bedeutung habe. Der Rheder könne das Journal nicht visiren, um dessen Beweiskraft zu erhöhen, sondern werde als der Herr des Geschäftes von demselben Einsicht nehmen oder solches ganz an sich halten, während die Vorlage an die Hafenbehörde oder den Konsul und die Visirung durch diese den Zweck habe, zu attestiren, daß das Journal bis dahin äußerlich richtig geführt sei und dadurch dessen Glaubwürdigkeit zu steigern. Aber abgesehen hievon, so enthalte der Art 421 auch eine große Belästigung der Schifffahrt. Einmal werde der Schiffer in vielen Fällen durch diese Vorschriften bedenklicher Weise zu einem längeren Aufenthalt gezwungen, nachdem er vielleicht zuvor schon durch die ausländischen Polizeivorschriften u. dgl. manche Verzögerung erfahren habe. Wenn der Schiffer nur deshalb in einen Hafen eingelaufen sei, um ein Geschäft zu besorgen, das er in kurzer Zeit abmachen könne, z. B. um ein Segel zu kaufen, und nun noch an die Hafenbehörde wegen Visirung seines Journales sich wenden sollte, so werde hierüber gewiß oft-

mals so viel Zeit vergehen, daß er den günstigen Wind versäumen müßte, den er außerdem benutzen könnte, um schnell an sein Ziel zu kommen, was doch bei der Schifffahrt die Hauptsache sei. Dies werde namentlich dann der Fall sein, wenn die Hafenbehörde oder der Konsul nicht unmittelbar am Hafenorte sich befinde. Ganz besonders bedenklich sei die vorliegende Bestimmung aber in so ferne, als die Vorlage des Journals beim Konsul vorgeschrieben werde. Dadurch erhalte der Konsul eine Stellung, die ihm jedenfalls nicht nach allen Organisationen des Konsularwesens gebühre. Nach dem Hamburger Konsularreglement z. B. sei kein Schiffer gezwungen, sich an den Hamburger Konsul zu wenden. Die Konsuln seien nicht überall eine kontrolirende Behörde; sie seien meist selbst Kaufleute und vielleicht sogar die Konkurrenten des Rheders oder der Befrachter des Kapitains, und es sei daher nicht mit Sicherheit anzunehmen, daß sie sich immer einer schleunigen Expedition befleißigen würden. Minder zuverlässige Konsuln würden durch den Art. 421 ein Mittel erhalten, den Schiffer hinzuhalten, welchem auch nur ein geringer Zeitverlust von großem Nachtheil sein könne, und welcher jedenfalls Herr der Aktion bleiben müsse. Aber nicht allein empfindlicher Zeitverlust könne die Wirkung des eben genannten Artikels sein. Mitunter würde noch Schlimmeres zu befürchten stehen. In kleineren Häfen, wo sich bisweilen Mancher zum Konsulate dränge und von mehreren Staaten Konsulate übernehme, sei es nicht ohne Beispiel, daß die Kapitaine durch die Konsuln verleitet würden, Havarien zu machen u. dgl. Solche Mißbräuche würden durch Art. 421 befördert. Auch namhafte Geldopfer werde derselbe den Rhedern auferlegen, denn die Konsuln würden gewiß für ihr Visum in jedem Falle eine Gebühr erheben, die mitunter ziemlich bedeutend und jedenfalls dann höchst lästig sei, wenn sie sich oft wiederhole. Beweis genug für die Richtigkeit des eben Gesagten sei der Umstand, daß eine in Bremen im Jahre 1854 erlassene Vorschrift, wonach die Bremer Schiffer angewiesen seien, ihre Schiffspapiere im Auslande den Bremer Konsuln zur Visirung gegen Entrichtung einer kleinen Gebühr vorzulegen, schon jetzt von manchen Seiten Beschwerden hervorgerufen habe. Die Bestimmung des Artikels werde zudem nicht einmal den Nutzen haben, den man sich von ihr verspreche. Abgesehen davon, daß sie eigentlich denselben Charakter habe, wie die Vorschrift, daß das Schiffsjournal zu paraphiren sei u. dgl., eine Vorschrift, welche die Versammlung gewiß nicht würde annehmen wollen, so biete sie keineswegs für diejenigen ein Hinderniß, welche noch nach dem Visum auf die vorhergehenden Blätter nachträglich Eintragungen

machen wollten, und sei also in Wahrheit die Glaubwürdigkeit des Journals zu erhöhen nicht im Stande.

Von anderen Seiten wurde jedoch für Aufrechthaltung des Artikels angeführt: Eine Bestimmung der vorliegenden Art sei in den meisten Seerechten enthalten und allerdings ein gutes Mittel, die Glaubwürdigkeit des Journals zu erhöhen, indem Nachtragungen in das Journal und jedenfalls die nachträgliche Anfertigung desselben wenn nicht ganz unmöglich gemacht, so doch für viele Fälle beseitiget würden. Die Visa gäben doch immer dafür Sicherheit, daß das Journal bis zum Tage der Visa gehörig geführt gewesen sei, während man ohne Visa nicht ersehen könne, ob das Journal nicht erst am Ende der Reise oder später zusammengetragen worden. Gegenüber diesem Vortheile könnten die geringen Visirungskosten und die übrigen besorgten Nachtheile kaum in Betracht kommen. Das Mißtrauen aber, das gegenüber den Konsuln geäußert worden sei, verdienten dieselben im Allgemeinen gewiß nicht. Die Maßregel erscheine sogar nothwendig, wenn man, wozu man doch genöthigt sei, dem Journal Beweiskraft beilegen wolle, da sich kein anderes Mittel darbiete, Unrichtigkeiten, Fälschungen und Ordnungswidrigkeiten nach Möglichkeit vorzubeugen.

Einige Mitglieder waren der Meinung, daß der Inhalt des Art. 421 nur dann von Bedeutung wäre, wenn verordnet würde, daß der Schiffer, wenn er eine Verklarung machen wolle, das Journal sofort nach seiner Ankunft im Hafen bei der Verklarungsbehörde übergeben müsse, damit nicht nachträglich Aenderungen desselben vorkämen. Dies sei um so angemessener, als auch die übrigen Seerechte die betreffende Bestimmung nur im Zusammenhange mit den Bestimmungen über die Aufnahme der Verklarungen enthielten. Ein Mitglied beantragte deshalb und mit Rücksicht darauf, daß der Schiffer nicht immer schon bei seiner Ankunft im Bestimmungshafen wissen könne, ob er eine Verklarung zu machen habe, vielmehr erst im Laufe der Entlöschung die Nothwendigkeit derselben sich ergeben könne, und daß das Journal auch Eintragungen über Geburts- und Todesfälle enthalten solle, welche der Behörde immer zugängig sein müßten, den Inhalt des Art. 421 darauf zu beschränken, daß der Schiffer bei seiner Ankunft im Heimathshafen das Journal der zuständigen Behörde zur Visirung vorzulegen habe. Ein anderes Mitglied beantragte dagegen, um die gegen Art. 421 vorgebrachten Bedenken möglichst zu erledigen, namentlich um die Befürchtung zu beseitigen, daß der Schiffer durch Art. 421 ungebührlich hingehalten und mit Gebührenzahlungen beschwert werde, folgende Fassung:

„Der Schiffer muß das Journal nach Ankunft des Schiffes im „Bestimmungshafen und zwar im Heimathshafen der Hafenbehörde, „im Auslande dem Konsul zur Visirung vorlegen."

Bei der Abstimmung wurde jedoch der zuerst erwähnte Antrag mit 7 gegen 4 Stimmen und der zuletzt genannte Vorschlag mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und mit 7 gegen 4 Stimmen die Streichung des Artikels beschlossen.

CCXVII. Sitzung.

Hamburg, am 10. Juli 1858.

Nachdem heute unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die Vorschläge der Redaktionskommission über die Fassung der zu den Art. 413—419 des Entwurfes gefaßten Beschlüsse berathen und durch Beschlußfassung erlediget waren, wurden die Protokolle der CCVIII. Sitzung vom 25. Juni, der CCIX. Sitzung vom 26. Juni, der CCX. Sitzung vom 28. Juni und der CCXI. Sitzung vom 30. Juni 1858 verlesen und genehmigt.

CCXVIII. Sitzung.

Hamburg, am 21. Juli 1858.

In heutiger Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur Diskussion des

Art. 422

übergegangen, und nach einigen einleitenden Worten des Herrn Referenten von einem Herrn Abgeordneten die Streichung des Satzes: „oder eine Beschädigung derselben vom Schiffer vermuthet wird" beantragt. Zur Begründung dieses Vorschlages wurde hervorgehoben: Die in dem erwähnten Satze enthaltene Vorschrift führe zu einer sehr bedenklichen Belästigung der Schifffahrt, namentlich dann, wenn der Vorschlag des Entwurfes bezüglich des Ortes, an welchem die Verklarung abzulegen sei, angenommen werden sollte. Wenn der Entwurf nach den Motiven auch nicht dahin zu verstehen sei, daß der Schiffer, um die Verklarung ablegen zu können, in einen Hafen einlaufen müsse, den er außerdem nicht angelaufen hätte, obschon die Redaktion des Entwurfes auch zu dieser Ansicht Veranlassung bieten könnte, so würden doch mehrfältige Verzögerungen der Schifffahrt die Folge der Vorschrift des Entwurfes sein. Wenn der Schiffer, nachdem er längere Zeit schlechtes Wetter gehabt, die Vermuthung habe, daß ein Theil seiner Waare beschädiget sei, und dann aus irgend einem Grunde in einen Hafen einlaufen müsse, z. B. um einigen Proviant zu kaufen, süßes Wasser einzunehmen u. dgl., so würde es allen Interessenten zum Nachtheile gereichen, wenn er, statt so schnell als möglich wieder auszulaufen und mit günstigem Winde seinem Ziele entgegenzueilen, im Hafen bleiben sollte, um eine Verklarung abzulegen. Ein solcher Aufenhalt könne oft sehr lange dauern, wenn der Schiffer es mit Behörden zu thun habe, deren Verfahren mit Förmlichkeiten überladen sei, wie dies allerdings im Auslande nicht selten vorkomme, oder wenn er z. B. am Vorabende mehrerer Feiertage eintreffe u. dgl. Verzögerungen dieser Art seien nicht einmal dann zu rechtfertigen,

wenn der Schiffer Gewißheit darüber habe, daß ein Theil seiner Ladung beschädiget sei, geschweige denn, wenn er die Beschädigung blos vermuthe; denn die Vermuthung von Beschädigungen werde fast nach jedem Unwetter, welches das Schiff zu bestehen gehabt habe, begründet sein; Schiffer, welche an einem oder dem anderen Orte gerne zu verweilen wünschten, würden in der angefochtenen Bestimmung einen willkommenen Vorwand finden, um ihren Wunsch auszuführen. Wenn nach jedem Unwetter, in dessen Folge eine Beschädigung der Ladung zu befürchten sei, verklart werden müßte, könnten auf einer und derselben Reise vielleicht 20 und mehr Verklarungen erforderlich sein, und dadurch den Rhedern große Beschwerden erwachsen, da die Kosten der Verklarungen im Auslande mitunter sehr bedeutend seien. Durch die Vorschrift des Entwurfes würden die Verklarungen im Auslande außerordentlich begünstiget und vermehrt. Dies sei aber höchst bedenklich, weil dieselben sehr häufig ohne alle schützenden Formen der Art aufgenommen würden, wie sie im vorliegenden Entwurfe proponirt seien. An vielen Orten des Auslandes werde die Verklarung vor Notaren ohne offizielle Untersuchung der Wahrheit des Vorgebrachten nach der Erklärung des Kapitains und seiner Mannschaft abgelegt. Bedenklich seien solche Verklarungen im Auslande auch deshalb, weil sie bisweilen zur Entlöschung der Ladung und zu ganz ungünstigen Veräußerungen derselben führten, also auch aus diesem Grunde denjenigen nachtheilig werden würden, deren Interesse sie zu sichern bestimmt seien. Dem Allem nach scheine es weit angemessener zu sein, daß man dem Schiffer zwar gestatte, in allen Fällen die Verklarung vorzunehmen, auch wenn er eine Beschädigung der Ladung nur erst vermuthe, daß man ihm aber die Ablegung der Verklarung in solchen Fällen nicht zur Pflicht mache, sondern sich bis zur Erreichung des Bestimmungshafens und bis Gewißheit über die Existenz einer Beschädigung vorhanden sei, mit den betreffenden Eintragungen in das Journal begnüge.

Für die Beibehaltung des betreffenden Zwischensatzes wurde jedoch angeführt: Vor Allem gehe aus den Motiven hervor, daß dem Schiffer keinesweges zur Pflicht gemacht werden solle, zum Zwecke der Verklarung einen Hafen anzulaufen, den er außerdem nicht aufgesucht haben würde. Wenn der Schiffer aber einmal in einen Hafen eingelaufen sei, so müsse man auch dann, wenn die Beschädigung der Ladung noch nicht gewiß, sondern nur erst zu vermuthen sei, auf unverweilter Ablegung der Verklarung bestehen, wenn nicht Rhedern und Befrachtern der größte Nachtheil erwachsen solle. Man dürfe nicht außer Acht lassen, daß die Verklarungen nur dann einigen Werth hätten, wenn sie möglichst schnell

abgelegt würden. Denn nur in diesem Falle könnten sich Schiffer und Mannschaft der Einzelnheiten des Vorgangs sicher erinnern, auch werde in der Regel nur in diesem Falle noch die ganze Mannschaft gestellt werden können und der Verdacht ferne bleiben, daß sich der Schiffer mit anderen Betheiligten über die von ihm zu machenden Angaben benommen habe u. dgl. Da nun nicht immer sogleich bei der Ankunft des Schiffes im Hafen, selbst wenn dies der Bestimmungshafen wäre, Gewißheit darüber vorhanden sei, ob die Ladung Schaden gelitten habe oder nicht, vielmehr oft erst längere Zeit nach der Ankunft, ja vielleicht erst nach der Löschung der Ladung Gewißheit über das Vorhandensein solcher Beschädigungen sich ergeben werde, so würden dann, wenn nicht schon die blose Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung Grund genug wäre, um den Schiffer zur Ablegung der Verklarung zu zwingen, nicht selten noch nachträglich Verklarungen zu einer Zeit nothwendig werden, in welcher sich weder der Schiffer noch die Mannschaft der entscheidenden Vorgänge erinnern könne, und die Letztere vielleicht gar nicht mehr zusammenzubringen sei. Die Beweiskraft, welche man der Verklarung abweichend von den allgemeinen Grundsätzen des Beweisrechts beizulegen genöthigt sei, erheische, auch die nöthigen Sicherheitsmaßregeln zu treffen, damit nicht aus dem Institute große Nachtheile entständen. Gegen diese Erwägungen könnten die für Streichung des in Rede stehenden Zwischensatzes angeführten Gründe mit Erfolg nicht angeführt werden, denn diese bezögen sich in der Hauptsache nur auf die Frage, wo der Schiffer die Verklarung abzulegen habe, ob erst im Bestimmungshafen oder schon während der Reise, da, wo er zuerst Gelegenheit dazu erhalte; sie bezögen sich aber keinesweges auf die zunächst allein vorliegende Frage, unter welchen Voraussetzungen überhaupt die Verklarung abzulegen sei, abgesehen davon, ob dies erst am Ende oder schon während der Reise geschehen müsse? Die so eben für Beibehaltung des in Rede stehenden Zwischensatzes angeführten Erwägungen träfen dagegen auch in dem Falle zu, wenn schon feststehe, daß der Schiffer die Verklarung erst am Ende der Reise abzulegen schuldig sei, vorausgesetzt, daß er überhaupt Grund zur Ablegung einer Verklarung habe. Wenn man aber glaube, daß die jetzige Fassung des Entwurfes zu weit gehe, so stehe nichts im Wege, dieselbe in einem beschränkenden Sinne zu ändern und etwa zu setzen: „oder der Schiffer eine Beschädigung derselben mit Grund voraussetzen muß."

Ein Mitglied hielt dafür, daß es überhaupt nicht erforderlich sei, im Gesetze die Voraussetzungen zu bestimmen, unter welchen der Schiffer eine Verklarung abzulegen habe, da die Verklarung zu seiner eigenen

Entlastung diene und somit ohnehin kein Schiffer die Verklarung unterlassen werde, wenn er Grund habe, sein Verfahren zu rechtfertigen, und die Verantwortung für wirklich eingetretene oder vermuthete Beschädigungen abzulehnen. Von dieser Seite wurde deshalb beantragt, nach dem Beispiele der bereits mehrfach allegirten Lübecker Verordnung (§ 6) vom 18. August 1819, von Normirung der Voraussetzungen, unter welchen der Schiffer verklaren solle, ganz abzusehen, und lediglich zu sagen, daß der Schiffer, wenn er in dem Falle sei, zu verklaren, in dieser oder jener Weise zu verfahren habe. Dieser Antrag fand jedoch keine Unterstützung, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die Verklarung keinesweges für den Schiffer allein, sondern auch für das gegenseitige Verhältniß der Rheder, Befrachter und Assekuradeure von Interesse sei, sonach die Ablegung von Verklarungen nicht der Willkühr des Schiffers überlassen bleiben dürfe.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, statt des beanstandeten Zwischensatzes zu setzen: „oder eine Beschädigung derselben mit Grund vorauszusetzen ist", zwar mit 7 gegen 4 Stimmen vorläufig angenommen, hierauf aber mit demselben Stimmenverhältnisse die gänzliche Streichung dieses Zwischensatzes beschlossen.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde sodann der Zweifel angeregt, ob es überhaupt angemessen sei, dem Schiffer im Gesetze die Ablegung von Verklarungen unter gewissen Voraussetzungen zur Pflicht zu machen, so lange die Interessenten eine solche nicht verlangten. Von dieser Seite wurde nämlich angeführt: Es gebe viele Fälle, in welchen ungeachtet des Vorhandenseins der eben angedeuteten Voraussetzungen Niemand ein Interesse an der Ablegung einer Verklarung habe, die Kosten der Verklarung also füglich gespart werden könnten. Dahin gehöre z. B. der Fall, wenn der Schiffer nur für Rechnung des Rheders geladen habe, dieser für Schiff und Ladung sein eigener Versicherer sei, und dem Schiffer vertraue, daß er sich keiner Versäumniß schuldig gemacht habe, oder wenn frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle versichert und eine Beschädigung ohne Strandung eingetreten sei, oder wenn die Beschädigung offenbar die von der Versicherung frei bleibenden Prozente nicht übersteige u. dgl. Auch im franz. Rechte sei die Ablegung einer beweisfähigen Verklarung fakultativ. Der Schiffer sei zwar nach jeder Reise einen Rapport zu erstatten verbunden; dieser Rapport sei aber blos eine aus rein polizeilichen Gründen angeordnete Berichterstattung, welche erst durch ein weiteres Verifikationsverfahren Beweiskraft erlange; gerade dieses Verifikationsverfahren, welches dem Wesen nach erst die eigentliche Verklarung enthalte, sei, wie bemerkt, vollkommen fakultativ. Es wurde deshalb beantragt, in den ersten

Absatz des Art. 422 nach den Worten: „so muß er" einzuschalten: „auf Verlangen des Rheders oder der Befrachter."

Dieser Antrag fand jedoch keine Unterstützung, es wurde vielmehr gegen denselben eingewendet: Die Natur der Sache und die allgemeine Anschauung spreche dafür, daß der Schiffer rechtlich für verpflichtet erklärt werde, in den geeigneten Fällen eine Verklarung auch ohne besondere Aufforderung eines Betheiligten abzulegen. Die Natur der Sache; denn oftmals würde die entsprechende Ablegung der Verklarung gar nicht mehr möglich sein, wenn man erst die Aufforderung eines Betheiligten abwarten wollte. Wenn der Schiffer im Auslande mit dem Schiffe strande, würde eine Aufforderung der Betheiligten regelmäßig zu spät kommen. Daß der Schiffer aber auch nach der allgemeinen Anschauung ohne Aufforderung zur Verklarung verpflichtet sei, ergebe sich daraus, daß er in den von dem Herrn Antragsteller angeführten Fällen immer erst bei den Interessenten anfrage, ob er die Verklarung vornehmen solle oder nicht. Dieser Umfrage bedürfte es nicht, wenn er erst auf eine entsprechende Aufforderung hin verklaren müßte. Das verstehe sich aber von selbst, daß die Behörden nicht von Amtswegen auf der Verklarung zu bestehen hätten, wenn die Betheiligten dem Schiffer dieselbe ausdrücklich erließen oder wenn der Schiffer die Verklarung unterlassen habe und kein Betheiligter dieselbe verlange. Auf diesem Wege könne auch den Interessen Genüge geschehen, welche der Herr Antragsteller im Auge gehabt habe.

Hierauf wurde Anstand darüber erhoben, daß die Fälle, in denen der Schiffer Verklarung abzulegen haben solle, im Entwurfe einzeln aufgezählt seien. Man hielt diese Aufzählung ziemlich allgemein nicht für erschöpfend, weshalb ein Mitglied den Antrag stellte, den ersten Absatz des Art. 422 — vorbehaltlich der Erörterung der Frage, wo der Schiffer zu verklaren habe — nach dem Vorbilde des § 316 des österr. Entwurfes etwa wie folgt zu fassen:

a. „Ueber alle Unfälle, welche sich während der Reise ereignen, sie „mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder der „Ladung, das Einlaufen in einen Nothhafen, oder sonst was immer „für einen Nachtheil zur Folge haben, hat der Schiffer eine Ver„klarung abzulegen."

Bei der Besprechung dieses Antrages ergab sich nur in Betreff der Worte: „das Einlaufen in einen Nothhafen" Anlaß zur Erläuterung. Es wurde nämlich hiezu bemerkt: Mit diesen Worten solle keineswegs ausgesprochen werden, daß der Schiffer immer auch im Nothhafen verklaren müsse, sondern nur, daß er wegen jedes Unfalles, der das Einlaufen in

einen Nothhafen im Gefolge habe, eine Verklarung abzulegen schuldig sei wenn dies auch möglicher Weise erst im Bestimmungshafen geschehen sollte. Nach kurzer Debatte wurde hierauf der Antrag unter a mit allen Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Die Versammlung ging sodann zur Diskussion der Frage über, an welchem Orte der Schiffer zu verklaren verpflichtet sein solle. Gegen die Auffassung des Entwurfes, wonach der Schiffer an dem ersten Orte verklaren müßte, an welchem dies möglich wäre, wurden hiebei die bei Beginn der Sitzung vorgebrachten Gründe wiederholt ins Licht gesetzt; zu Gunsten des Entwurfes dagegen darauf verwiesen: daß die zu verklarenden Vorfälle noch am besten im Gedächtniß der Schiffsmannschaft seien, wenn sie bei der Ankunft im ersten Hafen verklaren müßte; daß nachher und vor Erreichung des Bestimmungshafens neue Unfälle hinzukommen und das Gedächtniß der Mannschaft verwirren, sowie überhaupt die erforderlichen Ermittelungen erschweren und verhindern könnten; daß bei Erreichung des Bestimmungshafens die bei dem Unfalle vorhandene Mannschaft vielleicht nicht mehr vollzählig sei; daß endlich die vorliegende Frage so, wie im preuß. Entwurfe, auch in anderen Seerechten, namentlich im französischen, holländischen und spanischen entschieden sei.

Im weiteren Verlaufe der Diskussion ergab sich nun alsbald eine allseitige Uebereinstimmung darüber, daß *spätestens* in dem ersten Bestimmungshafen, also, wenn das Schiff nur nach einem einzigen Hafen bestimmt ist, in diesem, wenn dasselbe aber nach mehreren Häfen bestimmt ist, in dem ersten Hafen, in welchem gelöscht wird, zu verklaren sei. Man hielt dies allseitig für unumgänglich nothwendig, weil in solchen Häfen die Gemeinschaft, welche bis dahin zwischen dem Schiffe und der ganzen Ladung bestand, bezüglich des ausgeladenen Theiles der Ladung aufgehoben werde, sonach die Rechtsverhältnisse, welche durch die stattgehabten Unfälle bedingt seien (Havarien ꝛc.), spätestens bei Auflösung dieser Gemeinschaft geregelt werden müßten, und die Verklarung die Grundlage für Regelung dieser Verhältnisse biete. Auch wurde angeführt, daß die Verklarung im Bestimmungshafen insoferne den Vorzug vor der Verklarung in anderen Häfen verdiene, als sie nach denselben Gesetzen aufgenommen werde, nach welchen die vorliegenden Rechtsverhältnisse materiell entschieden werden müßten, und als es doch in manchen Fällen nothwendig werden könnte, die in Zwischenhäfen abgelegten Verklarungen im Bestimmungshafen wiederholt abzulegen, zumal wenn seit der früheren Verklarung neue Unfälle eingetreten seien.

Sodann entschied man sich, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte,

auch dafür, daß der Schiffer auch in dem Hafen, in welchen er mit der Mannschaft nach der Strandung des Schiffes und der hiedurch oder durch andere Umstände bedingten Beendigung der Reise gelange, zu verklaren verpflichtet sei, obschon von einer Seite geltend gemacht worden war, man sollte nicht einmal in diesem Falle darauf bestehen, daß der Schiffer vor der Ankunft im Bestimmungs- resp. Heimathshafen verklare, sondern, wenn er das Journal gerettet habe, sich damit begnügen, daß er die Verklarung bis zur Ankunft in dem Heimathshafen verschiebe, um eine eben gebotene Gelegenheit, schnell in den Heimathshafen zu gelangen, benutzen zu können.

Endlich sah man es allgemein als selbstverständlich an, daß der Schiffer nicht zu früh, wohl aber zu spät verklaren könne, daß er also auch in jedem Zwischenhafen, in den er nach Eintritt eines Unfalles einlaufe, mit rechtlicher Wirksamkeit verklaren dürfe.

Dagegen bestand eine Differenz darüber, in welchen Fällen der Schiffer schon in einem Zwischenhafen zu verklaren schuldig sein solle. Nachdem in der Diskussion ein vergleichender Rückblick auf die entsprechenden Bestimmungen mehrerer anderer Gesetzgebungen geworfen worden war, beantragte ein Mitglied auszusprechen, daß der Schiffer spätestens im ersten Bestimmungshafen, in anderen Häfen, in die er nach stattgehabten Unfällen einlaufe, aber nur nach Thunlichkeit zu verklaren verpflichtet sei. Von dieser Seite wurden namentlich die beim Beginne der heutigen Sitzung geltend gemachten Bedenken in Betracht gezogen, und bemerkt: Man habe bei der vorliegenden Frage vor Allem zu beachten, daß unter dem Bestreben, die Verklarung möglichst zweckmäßig einzurichten, der Betrieb der Schifffahrt im Allgemeinen nicht leiden dürfe. Deshalb habe jede Vorschrift, welche den Schiffer zwinge, in einem anderen als dem Bestimmungshafen zu verklaren, große Bedenken gegen sich, und zwar selbst dann, wenn der Zwischenhafen ein Nothhafen wäre, da man oftmals auch in Nothhäfen einlaufe, ohne zu längerem Verweilen genöthigt zu sein, und es in hohem Grade wünschenswerth sei, daß der Schiffer in solchen Fällen auch aus den Nothhäfen ungehindert und sobald als möglich wieder hinwegkomme, z. B. wenn er vor Kriegsschiffen in einen Nothhafen zu fliehen gezwungen gewesen oder wenn er in demselben nur schweren Unwettern ausweichen, oder ein oder das andere, verloren gegangene Stück der Ausrüstung ankaufen wollte u. dgl. Auf der anderen Seite könne man nicht verkennen, daß eine Verklarung um so glaubwürdiger sei, je früher sie nach Eintritt des Unfalles abgegeben worden; es scheine deshalb das Gerathenste, daß man es in das Ermessen des Schiffers und beziehungsweise des nachher erkennenden Gerichtes stelle, zu entscheiden, ob nach den Um-

ständen die Verklarung früher als in dem Bestimmungshafen thunlich gewesen oder nicht. Unthunlich sei die Verklarung in einem Zwischenhafen aber selbstverständlich auch in dem Falle, wenn andere Pflichten, z. B. die Pflicht, die Reise zu vollenden, überwiegend gewesen, weil vielleicht eben ein günstiger Wind wehte u. dgl.

Mehrere von den Herren Abgeordneten waren jedoch der Ansicht, daß sich der eben besprochene Vorschlag nicht empfehle, weil zu viel von dem subjektiven Ermessen des Schiffers und des in der Folge urtheilenden Richters abhängig gemacht sei, und dies bei solchen Akten, wie die Verklarungen seien, von deren Beweisfähigkeit so viel abhänge, große Bedenken erregen müsse. Es wurde hinzugefügt, der größte Nachtheil könnte für alle Interessenten entstehen, wenn der Schiffer die frühere Ablegung der Verklarung für unthunlich gehalten hätte, und in der Folge der Richter im entgegengesetzten Sinne urtheilen, somit die vorliegende Verklarung für verspätet, illegal und darum für beweisuntüchtig erklären würde. Von dieser Seite wurde deshalb vorgeschlagen, alle anderen Zwischenhäfen, außer den Nothhäfen, ganz unerwähnt zu lassen und mit Rücksicht auf das, was bereits in Betreff der Nothhäfen gesagt worden, auszusprechen, daß der Schiffer im Nothhafen nur dann die Verklarung abzulegen verpflichtet sei, wenn in demselben reparirt oder gelöscht werde.

Auf den Einwand, der gegen diesen Antrag erhoben wurde, daß auch dieser Vorschlag zu weit führe, weil z. B. in der Ostsee der Schiffer auf der Herbstreise mitunter mehrere Male kurz hintereinander gezwungen sei, in Nothhäfen einzulaufen, um diese oder jene verloren gegangene Kleinigkeit für die Ausrüstung wieder anzukaufen, und daß demzufolge eine Reihe von Verklarungen auf einer ziemlich kleinen Reise erforderlich werden würde, wurde entgegnet, daß solche Fälle nicht unter den Antrag fielen, da Niemand solche Ankäufe Reparaturen nennen werde.

Indessen wurde auch gegen den zuletzt erwähnten Antrag geltend gemacht, daß er dem subjektiven Ermessen zu viel anheimgebe, indem es sich hierbei fragen würde, was als Reparatur anzusehen sei, was nicht. Mehrere der Herren Abgeordneten waren deshalb der Meinung, daß es das Richtigste wäre, über die Nothhäfen gar nichts zu sagen, vielmehr dem Schiffer ganz anheimzugeben, ob er in einem solchen zu verklaren für gerathen finde, und demzufolge lediglich zu sagen, daß der Schiffer spätestens im ersten Bestimmungshafen zu verklaren schuldig sei.

Schließlich wurde ein Antrag, zu sagen, daß der Schiffer nach Thun-

lichkeit auch in Nothhäfen verklaren müsse, mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt, sodann mit 9 gegen 2 Stimmen beschlossen, auszusprechen, daß der Schiffer auch im Nothhafen, wenn daselbst reparirt oder gelöscht wird, verklaren müsse, endlich der Antrag, lediglich zu sagen: „spätestens im Bestimmungshafen" und der Nothhäfen gar nicht zu erwähnen, mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Hierauf wurde darüber diskutirt, innerhalb welcher Zeit der Schiffer nach Ankunft in dem betreffenden Hafen die Verklarung ablegen solle. Nachdem in Kürze erläuternd bemerkt worden war, daß mehrere Seerechte (z. B. das holländische, französische, hamburgische Recht, der österr. Entwurf) eine 24stündige, die erwähnte lübische Verordnung aber eine 3tägige Frist zur Anzeige für denjenigen Schiffer vorschrieben, welcher verklaren wolle; daß man es aber nicht für angemessen erachtet habe, im Entwurfe die Gesetzlichkeit der Verklarungen an die Beobachtung solcher Fristen zu binden, und dem Schiffer nur die möglichste Beschleunigung der Verklarung habe zur Pflicht machen wollen, wurde von einem Herrn Abgeordneten der Antrag gestellt, aus dem Entwurfe das Wort: „unverzüglich" zu streichen, und hiezu angeführt: Mit dem Worte: „unverzüglich" werde dem Schiffer eigentlich eine Pflicht auferlegt, deren Erfüllung er nicht in seiner Hand habe; das fragliche Wort könne deshalb leicht zu Chikanen benutzt werden. An allen Orten nämlich, an denen die Verklarung vor einem Gerichte oder einer Behörde abgelegt werden müsse, könne der Schiffer den Termin zur Ablegung der Verklarung nicht willkührlich bestimmen, und das Gericht 2c. nicht zur Beschleunigung der Sache zwingen; in seiner Hand liege vielmehr nichts weiter als die Beschleunigung der Anmeldung zur Verklarung und der Uebergabe des Journals; dahin allein gingen auch das allegirte hamburgische, französische und holländische Recht, indem sie dem Schiffer nur in Betreff der Anmeldung die 24stündige Frist vorgesteckt hätten. Dazu komme noch, daß in vielen Fällen aus Gründen, die in der Sache selbst lägen, eine unverzügliche Verklarung unmöglich sei. Oftmals müsse die gänzliche Löschung der Ladung abgewartet werden, bevor eine entsprechende Verklarung denkbar sei; auch die örtlichen Verhältnisse hätten hiebei einen großen Einfluß. So gebe es z. B. mehrere Häfen, in denen die Mannschaft noch am Tage der Ankunft des Schiffes entlassen werde, um schnell in die Heimath zu gehen, ihre Familien zu sehen, ihre Angelegenheiten zu ordnen und sodann in kurzer Zeit behufs der Antretung einer neuen Reise wiederzukommen, während inzwischen die Löschung und Ladung durch Schauerleute bewirkt werde. Ohne die größten Inkonvenienzen könne dies auch nicht anders eingerichtet werden. In diesen

Häfen werde die Verklarung meist erst bei der Zurückkunft der Mannschaft aus der Heimath vor Antritt der neuen Reise möglich sein.

Es wurde jedoch hiegegen geltend gemacht: Ohne Zweifel habe die Verklarung nur dann den gewünschten Werth, wenn sie möglichst schnell abgelegt werde. Im Interesse aller Betheiligten müsse man deshalb darauf bestehen, daß der Schiffer alles thue, was in seinen Kräften stehe, um möglichst schnell zur Ablegung der Verklarung und zwar zu dem feierlichen Akte der Belegung der Verklarung selbst zu gelangen. Dies müsse man aber auch ausdrücklich im Gesetze sagen, und mehr solle und könne auch mit dem Worte „unverzüglich“ nicht ausgesprochen werden. Denn das verstehe sich von selbst, daß der Kapitain die Verklarungsbehörde nicht zur Beschleunigung ihres Verfahrens zwingen könne, und nicht verantwortlich gemacht werden solle, wenn die Behörde durch andere dringendere Geschäfte oder auch durch die Förmlichkeiten, die sie zu beobachten gezwungen sei, den Termin für die feierliche Belegung der Verklarung aufzuschieben. Ebenso verstehe es sich von selbst, daß das oben erwähnte Verfahren in einzelnen Häfen durch die Vorschrift des Entwurfes nicht ausgeschlossen sei. Mit dem Satze, daß der Schiffer sich unverzüglich zur Verklarung anzumelden und sein Journal zu übergeben habe, könne man sich aber keineswegs begnügen, denn der Schiffer müsse alles thun, was er könne, um die Verklarung selbst abzulegen, er dürfe sich nicht, was er thun könnte, wenn man sich bei dem eben erwähnten Satze beruhigen würde, nach der Anmeldung entfernen, um erst nach Monaten zur wirklichen Belegung der Verklarung zurückzukommen. Wenn man jedoch glaube, daß die Absicht des Entwurfes deutlicher ausgedrückt wäre, wenn statt: „unverzüglich“ „ohne Verzug“ gesetzt würde, so sei gegen diese Redaktionsänderung nichts zu erinnern.

Schließlich entschied man sich mit 10 gegen 1 Stimme dafür, statt: „unverzüglich“ „ohne Verzug“ zu setzen und diesen Ausdruck beizubehalten.

Endlich kam noch die Frage zur Erörterung, ob und wie viele seiner Leute der Schiffer zur Verklarung mitzubringen habe.

Nachdem zuvor in Kürze eine Vergleichung der Bestimmungen verschiedener Gesetzgebungen über diese Frage angestellt worden war, wurde zur Erläuterung des Entwurfes bemerkt: Der ursprüngliche preuß. Entwurf habe die Bestimmung enthalten, daß der Schiffer alle seine Leute zur Verklarung mitbringen müsse. Man habe aber mit Grund befürchtet, daß eine so strenge Vorschrift zu Verlegenheiten führe, z. B. wenn einer

oder der andere Schiffsmann nicht mehr an Bord befindlich sei, u. dgl. Deshalb und da man es allerdings regelmäßig dabei habe belassen wollen, daß alle Schiffsleute zugezogen werden müßten, auf der anderen Seite aber für einzelne Fälle zu einer billigen Berücksichtigung der Verhältnisse Raum zu lassen für angemessen gehalten habe, sei statt: „aller Leute" „seiner Leute" gesetzt worden.

Da aber mehrfach die Ansicht vertreten wurde, daß „seiner Leute" dasselbe bedeute, wie „aller Leute", wurde von einem Mitgliede zur Verdeutlichung der Absicht des Entwurfes und auch in Berücksichtigung des Falles, wo die Mannschaft eines Schiffes zu stark sei, um die Zuziehung aller Mitglieder erforderlich oder nur möglich zu machen, zu setzen beantragt:

a. „mit Zuziehung seiner sämmtlichen Mannschaft oder doch einer genügenden Zahl derselben."

Die Auffassung, auf welcher dieser Antrag beruhte, fand jedoch von mehreren Seiten Beanstandung. Man hob nämlich hervor: Durch den Antrag unter a werde alles in das Ermessen des Schiffers gestellt. Aus einem zweifachen Gesichtspunkte sei dies aber höchst mißlich. Einmal deshalb, weil der Schiffer in die Lage versetzt werde, nach Gefallen gerade diejenigen aus der Mannschaft, deren Aussagen ihm vielleicht unbequem sein könnten, von der Verklarung wegzulassen; dann aber auch deshalb, weil man befürchten müsse, daß dann, wenn die Verklarung im Prozesse zur Vorlage komme, der erkennende Richter die von dem Schiffer sistirte Mannschaft nicht für genügend halten und die Glaubwürdigkeit der Verklarung zum Nachtheile aller Interessenten beanstanden würde. Es wurde deshalb anheimgegeben, in dem Antrag unter a zu sagen:

b. „oder doch einer nach dem Ermessen der instrumentirenden Behörde genügenden Anzahl derselben",

um das Urtheil darüber, wie viele Schiffsleute zur Verklarung zuzuziehen seien, in die Hand der die Verklarung aufnehmenden Behörde zu legen.

Indessen fand auch dieser Antrag mehrfache Beanstandung; es wurde nämlich gegen denselben geltend gemacht, wenn auch der Art. 422 zunächst dafür berechnet sei, zu sagen, wie in deutschen Häfen die Verklarungen abgelegt werden sollten, so sei es doch auch andererseits seine Absicht zu bestimmen, was der deutsche Schiffer im Auslande bei Ablegung von Verklarungen zu beobachten habe. Mit Rücksicht hierauf sei der Vorschlag unter b aber unannehmbar, da er für die Länder nicht passe, in denen die Verklarungen vor Notaren aufgenommen würden, und eben so wenig

für die Verklarungen in solchen Ländern, in denen die Organisation der Gerichte nicht von der Art sei, daß man ihren Ansichten die der erkennenden deutschen Gerichte füglich unterordnen könnte.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen und die unter b beantragte Einschaltung mit demselben Stimmenverhältnisse abgelehnt.

CCXIX. Sitzung.

Hamburg, am 14. Juli 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung mit der Berathung des

Art. 422

fortgefahren, und zu dem zweiten Absatze desselben zunächst bemerkt: Die Vorschrift verweise, wie die Motive näher ergäben, die Verklarungen vor das Ortsgericht, gestatte jedoch im Auslande die Verklarung auch vor dem Landeskonsul und bestimme endlich, daß vor einem Notare verklart werden könne, wenn eine Gerichtsbehörde und ein Konsul nicht vorhanden seien. Eine Vergleichung der verschiedenen in den deutschen Staaten geltenden Gesetze rufe nun schon den Zweifel hervor, ob es durchführbar sein werde, in dem Gesetzbuch die Gerichtsbehörden, welche allerdings sich vorzugsweise dazu eigneten, mit der Aufnahme der im Inlande vorkommenden Verklarungen zu betrauen. Noch größere Schwierigkeiten aber als die Frage, vor welchen Behörden die Verklarung in den deutschen Staaten zu belegen sei, scheine die andere Frage zu bieten, wo die deutschen Schiffer im Auslande verklaren sollten und namentlich ob sie dies auch vor den Konsuln mit Gültigkeit thun könnten. Insoferne von den Verklarungen ausschließlich im Inlande und in dem gegenseitigen Verhältniß der Inländer Gebrauch gemacht werden solle, habe es kein Bedenken und erscheine es sogar

angemessen, ihre Aufnahme den Landeskonsuln zu überlassen. Allein im Gesetze allgemein zu bestimmen, der Schiffer habe im Auslande vor dem Landeskonsul zu verklaren, bleibe im hohen Grade bedenklich, weil von den Verklarungen nicht selten auch im Auslande Gebrauch zu machen sei und zu befürchten stehe, daß die ausländischen Gerichte der von dem Konsul aufgenommenen Verklarung nach völkerrechtlichen Prinzipien die Gültigkeit absprechen würden. Erwäge man endlich noch, daß die im Orient in Ansehung des Konsulatswesens bestehenden besonderen Verhältnisse gebührend zu berücksichtigen seien, so scheine es sich zu empfehlen, den zweiten Absatz des Art. 422 dahin zu fassen:

a. „Die Verklarung geschieht vor den in den Landesgesetzen dazu bestimmten Behörden und Personen. Die Landesgesetze bestimmen, „in welchen Fällen die Verklarungen im Auslande vor den Konsuln „abgelegt werden können oder müssen."

Dieser Antrag fand jedoch mehrfältige Beanstandung. Was den ersten Satz desselben betrifft, so wurde geltend gemacht, daß er in Wirklichkeit gar keine Bestimmung darüber enthalte, vor wem die Verklarungen zu belegen seien, sondern die ganze Frage den Landesgesetzgebungen anheimgebe, so daß in der Folge erst diese die entsprechenden Vorschriften aufstellen müßten. Dies sei jedenfalls insoweit ungeeignet, als es sich um die von inländischen Schiffern im Inlande abzulegenden Verklarungen handle. Für die Verklarungen der zuletzt erwähnten Art das Nöthige zu bestimmen, liege ohne Zweifel in der Aufgabe der Versammlung; für diese könne man auch füglich aussprechen, daß sie vor Gerichtsbehörden belegt werden müßten. Abgesehen davon, daß eine solche Vorschrift höchst zweckmäßig und recht wohl durchführbar sei, würden auch in der neuesten Zeit die Verklarungen fast in allen deutschen Seestaaten vor Gerichtsbehörden abgelegt; die Abweichung der Legislationen bestehe meist nur darin, daß in einigen Ländern Sachverständige zugezogen oder die Bemerkungen technischer Behörden eingeholt werden müßten.

Mit Rücksicht hierauf und da die Mittheilungen über die zur Zeit in den einzelnen deutschen Staaten über die Aufnahme der Verklarungen bestehenden Vorschriften ergaben, daß die Verweisung der inländischen Verklarungen an die Gerichte auf kein erhebliches Hinderniß stoßen würde, wurde nach kurzer Debatte beschlossen, auszusprechen, daß die Verklarungen in deutschen Häfen vor den Gerichten abzulegen seien; es blieb somit nur die Frage übrig, ob der Antrag unter a für die von deutschen Schiffern im Auslande abzulegenden Verklarungen, da diese häufig auch vor deutschen

Gerichten zur Vorlage kommen würden, anzunehmen sei oder nicht. Hiebei wurde zu dem Antrage unter a auf stattgehabte Anregung noch erläuternd bemerkt: Die Worte: „und Personen" seien deshalb aufgenommen worden, weil in mehreren Ländern die Notare theils ausschließlich, theils neben gewissen Behörden zur Aufnahme von Verklarungen berechtiget seien, und man unter solchen Umständen die von den Notaren aufgenommenen Verklarungen im Gesetze nicht ignoriren und dadurch indirekt verbieten resp. als wirkungslos bezeichnen könne. Es kämen viele Fälle vor, in welchen die Schiffer es nicht vermeiden könnten, in solchen Ländern (z. B. in England) Verklarungen abzulegen, und in welchen auf Grund solcher Urkunden in der Folge vor deutschen Gerichten verfahren und erkannt werden müsse. Wenn es nun im Gesetze blos heiße, daß die Verklarungen im Auslande vor den hiezu kompetenten Behörden abzulegen seien, so werde man hieraus folgern, daß die im Auslande von Notaren aufgenommenen Verklarungen nicht legal seien und daß ihnen keine Glaubwürdigkeit zukomme, denn die Notare seien keine Behörden und nach den Einrichtungen verschiedener Länder auch keine Beamten; man würde also mit der Hinweglassung der erwähnten Worte dahin kommen, daß die deutschen Schiffer in solchen Ländern gar keine Verklarungen mit rechtlicher Wirkung ablegen könnten.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde jedoch hiegegen vorgebracht: Die Vorschrift, die nach dem Antrage unter lit. a für Verklarungen deutscher Schiffer im Auslande aufgenommen werden solle, komme ihrer eigentlichen Bedeutung nach darauf hinaus, daß für diese Verklarungen rücksichtlich der Frage, vor wem zu verklaren sei, die ausländischen Gesetze entscheidend seien, also auf den Satz: locus regit actum. Dieser Satz aber verstehe sich ohne Zweifel für Verklarungen ebenso gut, wie z. B. für Testamente, ganz von selbst, und sei demnach der erste Satz des Antrags unter a entbehrlich. Da nun noch dazu die ausdrückliche Bezugnahme auf die vor Notaren abzulegenden Verklarungen nicht ohne praktische Bedenken sei, weil diese je nach der Verschiedenheit der Organisation des Notariatswesens in den einzelnen Ländern bald von größerem, bald von geringerem Werthe seien, so scheine es angemessener, über die im Auslande abzulegenden Verklarungen im Gesetze gar nichts zu sagen, oder doch nur die Bestimmung aufzunehmen, daß für diese Verklarungen die Gesetze des betreffenden Landes entscheidend seien; äußerstenfalls aber werde empfohlen, die Worte: „und Personen" zu streichen. Der Weglassung dieser Worte ständen die für deren Beibehaltung angeführten Gründe nicht entgegen, weil man doch unmöglich ganz erschöpfend sein

könne. Es gebe ja auch Länder, in welchen eine Verklarung erforderlich werden könnte, und in denen es gar keine öffentlichen Organe für deren Aufnahme, weder Behörden, noch Notare, gebe. Für diese Länder habe man ja auch in dem Antrage unter a keine Bestimmung aufgenommen.

Ein Mitglied gab anheim, ob es nicht angemessen sei, die Worte „und Personen" gerade aus dem Grunde hinwegzulassen, um dadurch auszudrücken, daß den Verklarungen, die vor Notaren abgelegt würden, die rechtlichen Wirkungen von Verklarungen im Sinne des Gesetzes nicht zukämen. Der betreffende Herr Abgeordnete war nämlich der Meinung, daß nur die vor Behörden abgelegten Verklarungen diejenigen Garantien böten, wegen deren denselben vor Gericht Beweiskraft zuerkannt werden solle, und daß es demgemäß dem Schiffer zu überlassen sei, mit der Ablegung der eigentlichen Verklarung so lange zu warten, bis er sie vor einer Behörde belegen könne, einstweilen aber, wenn er dies zu seiner Sicherheit dienlich erachten sollte, vor Notaren eine Urkunde über die ihm zugestoßenen Unfälle aufnehmen zu lassen, um dadurch seine Diligenz zu beweisen. Wenn er dann im Auslande einer Verklarung bedürfe und vor dem betreffenden Gerichte die Ablegung derselben vor einem Notar für genügend befunden werde, möge er immerhin von solchen Verklarungen den bestmöglichen Gebrauch machen, im Inlande aber scheine es sich zu empfehlen, daß man solchen Urkunden nur die Bedeutung von Seeprotesten beilege.

Die zuletzt erwähnte Auffassung fand jedoch keine Unterstützung; von mehreren Seiten wurde vielmehr die Meinung vertreten, daß man nicht umhin könne, auch notarielle Verklarungen als Verklarungen anzuerkennen. Bei Berathung des Art. 424 würde dann zu erwägen sein, ob denselben geringere Beweiskraft beizulegen sei, als den vor Behörden abgelegten Verklarungen.

Gegen den Antrag auf Streichung der ganzen Bestimmung, soweit sie die im Auslande zu belegenden Verklarungen betrifft, wurde noch eingewendet, es sei keineswegs unzweifelhaft und selbstverständlich, daß bezüglich der von deutschen Schiffern im Auslande zu belegenden Verklarungen der Grundsatz: „locus regit actum" gelte. Die Verklarungen kämen wesentlich als Beweismittel in Frage; man müsse befürchten, daß von manchen Gerichten hierauf ein großes Gewicht gelegt und bei Beurtheilung der Frage, ob die Verklarung ein taugliches Beweismittel sei, die Prozeßgesetze des erkennenden Gerichtes für maßgebend gehalten würden. Die in Rede stehende Bestimmung sei übrigens auch deshalb nicht ent-

behrlich, weil das Gesetz dem Schiffer eine Anleitung geben müsse, wo er im Auslande, um sicher zu gehen, seine Verklarungen zu belegen habe.

Einer der Herren Abgeordneten endlich vertrat die Meinung, man sollte mit Rücksicht darauf, daß in einigen Gebieten die Aufnahme von Verklarungen den Notaren nicht ausschließlich anheimgegeben sei, sondern die Notare und zugleich auch gewisse Behörden zur Aufnahme derselben berechtiget seien, den Schiffern zur Pflicht machen, so lange als möglich auch im Auslande ihre Verklarungen vor Behörden abzulegen und erst dann an die Notare sich zu wenden, wenn keine Behörde und namentlich keine Gerichtsbehörde zur Aufnahme derselben bereit sei; dieser Herr Abgeordnete beantragte deshalb, um die notariellen Verklarungen soviel als möglich zu beschränken, vorbehaltlich der Redaktion, zum ersten Satze des Antrags unter a folgenden Zusatz zu machen:

b. „jedoch zunächst vor den dazu bestimmten Behörden."

Indessen wurde auch dieser Antrag von mehreren Seiten beanstandet und namentlich geltend gemacht: Wenn der eben erwähnte Antrag angenommen würde, dürfte der Schiffer erst dann, wenn es absolut unmöglich wäre, die Verklarung vor einem Gerichte 2c. zu belegen, an einen Notar sich wenden, hätte also vor die Gerichte zu gehen, auch wenn dies nur mit einem weit größeren Aufwande von Zeit und Kosten geschehen könnte, als die Verklarung vor einem Notar erfordern würde, und wenn er auch vielleicht aus den wichtigsten Gründen die schleunigste Abwickelung seiner Geschäfte und die schnellste Abreise wünschen müßte. Eine solche Vorschrift sei höchst bedenklich und deren Annahme nicht zu empfehlen.

Anlangend den zweiten Satz des Antrags unter a, so sprach sich ein Mitglied auch für dessen Weglassung aus, da es sich von selbst verstehe, daß die Landesgesetze wegen der vor den Konsuln zu errichtenden Verklarungen das Erforderliche bestimmen könnten, auch wenn das allgemeine Seerecht hierüber schweige, und, abgesehen von den schon im Eingange des Protokolles erwähnten Gründen, bei der Verschiedenheit der Konsulareinrichtungen, sowie bei dem Umstande, daß mindestens nicht alle Konsuln eine besondere Glaubwürdigkeit mit Recht in Anspruch nehmen könnten, eine ausdrückliche Hinweisung auf ihre Verklarungen bedenklich erscheine.

Von anderen Mitgliedern wurde aber eingewendet, es sei mindestens eine solche Hinweisung darauf erforderlich, daß die Konsuln unter Umständen auch zur Aufnahme von Verklarungsurkunden berufen seien, da

die Dienstleistung der Konsuln bei Errichtung von Verklarungen in vielen Fällen geradezu unentbehrlich sei, auch andere Nationen (Engländer, Franzosen, Russen) ihre Konsuln zur Aufnahme der Verklarungen ihrer Schiffer im Auslande für zuständig erklärt hätten.

Bei der Abstimmung wurde für die im Auslande von deutschen Schiffern abzulegenden Verklarungen der erste Satz des Antrags unter a mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen, der Antrag unter b mit 8 gegen 3 Stimmen und der Antrag, statt des ersten Satzes des Antrags unter a lediglich zu setzen, daß die Gesetze des Orts maßgebend seien, mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und hierauf der zweite Satz des Antrags unter a mit Stimmeneinhelligkeit zum Beschlusse erhoben.

Bei Diskussion des dritten Absatzes des Art. 422 wurde zunächst beantragt, auszusprechen, daß die Verklarung auf Grundlage des Schiffsjournals zu entwerfen sei, soweit dasselbe herbeigeschafft werden könne, da das Journal ohne Zweifel die Basis der Verklarung sein müsse und ohne Journal in der Regel keine Verklarung zugelassen werden sollte.

Mehrere Mitglieder erhoben jedoch Widerspruch gegen diesen Antrag und bemerkten: Die proponirte Zusatzbestimmung scheine sich schon deshalb nicht zu empfehlen, weil das Verfahren bei Entwerfung der Verklarungen an verschiedenen Orten sehr verschieden sei, indem bald durch den Schiffer ein Auszug aus dem Journale mit dem Journale selbst derjenigen Behörde, welche die Verklarung aufzunehmen habe, vorgelegt werden müsse, bald blos das Journal ohne einen solchen Auszug, damit erst die beurkundende Behörde die nöthigen Zusammenstellungen mache u. s. w. Sodann komme aber auch in Betracht, daß es nach Inhalt der Debatten in der 215. Sitzung (vgl. Protokoll Seite 1793) unvermeidlich sein werde, an einzelnen Orten für die Küstenschifffahrt die Führung von Journalen zu erlassen, da bei dieser die einzelnen Reisen nicht selten in 24 Stunden zu Ende seien, sonach nicht wohl von Journalführung die Rede sein könne, und die Verklarungen doch auch für die Küstenschifffahrt unentbehrlich seien. Wenn man überhaupt des Journals bei der Lehre von der Verklarung Erwähnung thun zu müssen glaube, so werde dies am Besten erst bei den Bestimmungen über die Beweiskraft der Verklarungen geschehen, welche man höher oder niedriger stellen könne, je nachdem sie mit dem Journal vollkommen in Einklang ständen oder nicht.

Von anderen Seiten wurde nur der Ausdruck: „auf Grundlage" beanstandet und geltend gemacht: Es sei nicht ersichtlich, was mit diesem Ausdrucke gemeint sein solle, jedenfalls aber könne derselbe zu bedenklichen

Mißdeutungen Anlaß geben. Man werde aus diesen Worten vielleicht folgern, daß die Verklarung unter allen Umständen genau mit dem Journal übereinstimmen müsse, um Beweis zu machen, daß sie nicht mehr, noch weniger, als das Journal enthalten dürfe u. dgl. Dies könne jedoch unmöglich die Absicht der Versammlung sein; vielmehr könne es sich nur darum handeln, auszudrücken, daß das Journal die Basis der Verklarung sein müsse. Dadurch solle jedoch gewiß nicht ausgeschlossen werden, daß Umstände, die nicht im Journale enthalten seien, in die Verklarung aufgenommen würden, um den Inhalt des Journals zu ergänzen und zu erläutern, ja sogar, daß Irrthümer des Journals in der Verklarung berichtiget würden, (jedoch allerdings erst nach gewissenhafter Kognition, ob keine absichtlichen Entstellungen der Wahrheit vorgebracht würden) wenn nur in der letzteren gesagt werde, daß es sich bei dem abweichenden Inhalte derselben um Berichtigung von Irrthümern handle und so jeder unerklärte Widerspruch zwischen Journal und Verklarung ferne gehalten werde. Es wurde deshalb statt: „auf Grundlage" beantragt zu setzen: „unter Vorlage und Berücksichtigung des Journals."

Zur Widerlegung der gegen die Aufnahme der beantragten Zusatzbestimmung vorgebrachten Bedenken wurde hierauf noch angeführt: Die Vorlage und Berücksichtigung des Journals sei unerläßlich, gleichviel welches Verfahren bei Entwerfung der Verklarungsurkunden beobachtet werde. Denn wer es auch sei, der die Verklarungsurkunde zu entwerfen habe, jedenfalls müsse er das Journal zur Basis nehmen; es mache in dieser Beziehung gar keinen Unterschied, ob der Schiffer einen Auszug aus dem Journale zu übergeben, oder ob die beurkundende Behörde die Verklarung aus dem Journal zusammenzustellen habe; ja selbst in dem ersten Falle müsse die Behörde das Journal sich vorlegen lassen und seinen Inhalt berücksichtigen, um sich zu überzeugen, ob Alles richtig angegeben sei, um dem Gedächtnisse des Schiffers bei seiner Aussage durch geeignete Fragen über den Inhalt des Journals zu Hülfe zu kommen, dieselbe zu kontroliren u. dgl. Der erwähnte Vorbehalt für die Küstenschifffahrt könne kein gegründetes Bedenken hervorrufen, denn wo die Landesgesetze für die Küstenschifffahrt die Führung von Journalen zu erlassen sich veranlaßt sähen, werde in diesem Umstande immer eine legale Motivirung der Behauptung liegen, daß kein Journal herbeigeschafft werden könne. Endlich könne die Berücksichtigung des Journals nicht füglich erst bei den Bestimmungen über die Beweiskraft der Verklarungen zur Sprache gebracht werden, weil es die Absicht der Versammlung gewiß nicht sei, auch in denjenigen Fällen, in welchen der

Schiffer unzweifelhaft ein Journal führen müsse, und ein solches auch wirklich vorhanden sei, die Vorlegung desselben der Willkühr des Schiffers anheimzugeben und demgemäß von Vorlegung und Berücksichtigung des Journals abzusehen, wenn der Schiffer sie unterlasse und dadurch zu erkennen gebe, daß er es nicht auf eine Verklarung von demjenigen Grade der Glaubwürdigkeit abgesehen habe, welcher einer mit dem Journale vollkommen übereinstimmenden Verklarung zukomme.

Ein Mitglied nahm hierauf noch Anstand daran, daß auch der Kapitain die Verklarung zu beschwören haben solle, und befürwortete die Weglassung dieser Bestimmung, hauptsächlich mit Rücksicht darauf, daß bis jetzt die Beeidigung des Kapitains in manchen Ländern nicht gebräuchlich sei (z. B. in Oesterreich, Frankreich). Zur Begründung dieses Vorschlags wurde noch hinzugefügt: Bei dem Umstande, daß der Kapitain in den meisten Fällen in hohem Grade daran betheiligt sei, daß seiner Verklarung Glaube beigemessen werde, indem er eine Verantwortlichkeit dadurch ablehnen wolle, habe die Beeidigung des Kapitains unverkennbar auch ihre großen Bedenken; die Hauptsache sei die eidliche Bestätigung der Verklarung durch die Mannschaft.

Es wurde indessen hiegegen eingewendet: Nach den meisten älteren und neueren Seerechten müsse auch der Schiffer die Verklarung beschwören; selbst in Frankreich, wo die Beeidigung des Kapitains nicht ausdrücklich im Gesetze vorgeschrieben sei, werde er häufig in der Praxis zur Beschwörung der Verklarung resp. des rapport vérifié nach der eidlichen Abhörung der Mannschaft zugelassen. Auch der östr. Entwurf (§ 324) schreibe die Beeidigung des Kapitains vor.

Endlich wurde noch von einem Mitgliede anheimgegeben, in dem letzten Absatze des Art. 422 den gewöhnlichen Inhalt der Verklarung etwas umständlicher anzugeben und demnach diesen Absatz etwa in der Art wie den § 320 des östr. Entwurfes zu fassen. Dieser Vorschlag fand allgemeine Zustimmung, nur wurde Anstand darüber erhoben, daß nach dieser Fassung der Kapitain auch gehalten sein solle, Ursachen und Folgen der stattgehabten Unfälle in der Verklarung anzugeben. Wenn dies auch unzweifelhaft nur dahin zu verstehen sei, daß er sie anzugeben habe, wenn sie ihm bekannt seien, so erscheine die ausdrückliche Erwähnung dieser an sich gewiß selbstverständlichen Pflicht doch um deswillen bedenklich, weil der Schiffer in irrigem Verständnisse des Gesetzes die Meinung haben könnte, er müsse eine Ursache jedenfalls angeben, deshalb oft nach einer

solchen suchen, und zuletzt vielleicht auf Kosten der Wahrheit fingirte Ursachen angeben werde.

Schließlich wurde mit 10 gegen 1 Stimme beschlossen, auszusprechen, daß die Verklarung unter Vorlegung und Berücksichtigung des Journals zu geschehen habe, soweit dieses herbeigeschafft werden könne; im Uebrigen wurde die Fassung des § 320 des österreichischen Entwurfes der Hauptsache nach einstimmig angenommen, die Streichung der Worte: „Ursachen und Folgen“ genehmigt, und mit 9 gegen 2 Stimmen entschieden, daß auch der Kapitain die Verklarung zu beschwören habe.

Von einem Mitgliede wurden endlich noch die Worte des preußischen Entwurfes: „oder in einer anderen nach den Gesetzen des Ortes zulässigen Weise“ beanstandet, und, nachdem zu deren Erläuterung bemerkt worden war, daß diese Worte mit Rücksicht auf die im Auslande abzulegenden Verklarungen deutscher Schiffer aufgenommen seien, weil in manchen Ländern die Beeidigung der Verklarung unstatthaft, aber andere Formen der Bekräftigung hergebracht seien, deren Streichung beantragt, einmal weil es nach dem Satze: locus regit actum selbstverständlich sei, daß man vom Schiffer die Beeidigung nicht verlangen könne, wo sie überhaupt nicht zugelassen werde, sodann aber auch aus dem Grunde, weil die fragliche Bestimmung für manche Fälle bedenklich sei. Es gebe Länder, in welchen die Beeidigung der Verklarung zwar nicht herkömmlich, aber darum doch nicht untersagt sei. Für solche Fälle dem Kapitain zu gestatten, daß er die Beeidigung umgehe, habe große Bedenken, eben so wie ein ausdrückliches Gebot bedenklich sei, daß er überall seine Verklarung zu beschwören habe, wo er es durchsetzen könne, daß man ihm einen Eid abnehme. Es erledige sich Alles ohne gesetzliche Bestimmung durch die Vorschrift, daß der Schiffer, wenn er im Auslande zu verklaren habe, eine nach den Gesetzen des Ortes einzurichtende Verklarung mitbringen müsse.

Es wurde indessen mehrseitig entgegnet, es sei allerdings die Absicht des Entwurfes, darauf zu bestehen, daß, soweit es möglich, die Verklarungen vom Schiffer beschworen würden, und ward demgemäß zur Verdeutlichung dieser Absicht folgende Bestimmung proponirt:

„sie muß von dem Schiffer und den Schiffsleuten in Deutschland
„jedenfalls beeidiget und im Auslande, falls nach den dort gelten-
„den Gesetzen die Beeidigung nicht zugelassen ist, in der anderen,
„nach den dortigen Gesetzen vorgeschriebenen, Weise bekräftiget
„werden.“

Bei der Abstimmung wurde dieser Antrag mit 10 gegen 1 Stimme (nämlich die des stimmführenden Herrn Abgeordneten für Hamburg) angenommen und mit demselben Stimmenverhältnisse die Streichung der betreffenden Bestimmung abgelehnt. Sodann wurde einstimmig anerkannt, daß durch die eben angenommene Bestimmung diejenigen Fälle nicht berührt würden, in welchen der Schiffer wegen seines Glaubensbekenntnisses (z. B. wenn er Mennonit sei) keinen Eid ablegen dürfe, daß es wegen solcher Fälle vielmehr bei den Sätzen des allgemeinen bürgerlichen Rechtes zu belassen sei.

Hierauf wurde zur Berathung des

Art. 423

übergegangen und dessen Streichung beantragt. Zur Begründung dieses Vorschlags wurde bemerkt: Der Inhalt des Artikels gehöre, seine Rechtfertigung vorausgesetzt, nicht in das Gesetz, sondern in die Instruktion des Gerichtes, welches die Verklarung aufzunehmen habe, über das von diesem einzuhaltende Verfahren. Da der Entwurf nun keine weiteren Bestimmungen über die Einrichtung dieses Verfahrens enthalte, so scheine auch diese Bestimmung hier wegbleiben zu müssen. Dieselbe passe außerdem nicht zu allen Gesetzgebungen, z. B. nicht zu der österreichischen, da nach dieser die Betheiligten das Recht nicht hätten, den Zeugenvernehmungen beizuwohnen, mit denen doch ohne Zweifel das Verfahren bei Aufnahme der Verklarungen in Zusammenhang stehe. Soweit es nothwendig und räthlich sei, könnten die Betheiligten aber auch an solchen Orten und namentlich auch in Oesterreich ihre Gerechtsame bei den Zeugenvernehmungen wahren, nämlich durch Einreichung bestimmter Fragen, über welche der vernehmende Richter eine Zeugenaussage veranlassen solle, und es stehe nichts im Wege, daß dies auch bei der Ablegung der Verklarungen geschehe. Dies sei um so leichter thunlich, als die Interessenten in der Regel auch ohne amtliche Mittheilung wüßten, daß ein Schiff, an dem sie betheiliget seien, mit Havarie eingelaufen sei und der Schiffer eine Verklarung abzulegen im Begriffe stehe. Die Bestimmung des Art. 423 habe zudem wenig praktischen Werth, da sie bei allen in ausländischen Häfen aufzunehmenden Verklarungen doch nicht in Anwendung komme, und bei inländischen Verklarungen die Interessenten sehr oft nicht in der Lage sein würden, den Verhandlungen beizuwohnen. Was aber die Hauptsache sei, die Unverzüglichkeit der Verklarungen, welche für deren Glaubwürdigkeit vom höchsten Interesse sei, werde unter der Bestimmung des Art. 423 leiden müssen.

Eventuell wurde beantragt, zu beschließen, daß die Interessenten zwar nicht berechtiget seien, der Ablegung der Verklarung beizuwohnen, aber durch Einreichung von Fragen, welche den betreffenden Personen vorzulegen seien, ihre Interessen zu wahren, das Recht hätten.

Gegen diese Ausführungen wurde jedoch eingewendet: Der Artikel 423 sei keinesweges blos eine instruktive Bestimmung, sondern enthalte einen für das Privatrecht höchst wichtigen Rechtssatz, indem er den Betheiligten ein Recht gebe, der Ablegung von Verklarungen beizuwohnen und ihre Interessen durch Veranlassung von Fragen u. dgl. zu wahren, ein Recht, das sie bisher nach vielen Gesetzgebungen nicht gehabt hätten. Die Bestimmung des in Rede stehenden Artikels, von der übrigens auch schon eine Andeutung im Codex Venetus enthalten sei, habe sich als höchst praktisch und vortheilhaft bewährt und die höchste Befriedigung aller Betheiligten da hervorgerufen, wo sie bisher in Geltung gewesen sei. Viele Mißbräuche würden durch dieselbe verhindert, manche außerdem unterbleibende Aufklärung ertheilt, und manche Dunkelheit beseitigt, wenn die Interessenten den Richter auf dies und jenes aufmerksam machen könnten. Schon oftmals sei durch die Bestimmung des Art. 423 der Geltendmachung von unbegründeten Havarie-grosse-Ansprüchen vorgebaut worden, welche außerdem sicherlich geltend gemacht worden wären. Da es sich übrigens nicht um ein eigentliches Prozeßverfahren, sondern um ein ganz singuläres seerechtliches Institut handle, so könne es auch kein Bedenken erregen, wenn die Interessenten bei Verklarungen zugelassen würden, obschon sie hier und dort in gewöhnlichen Prozessen den Zeugenvernehmungen nicht anwohnen dürften. Das Recht, Fragen einzureichen, sei keinesweges ein Ersatz für die in Art. 423 den Interessenten zugedachten Befugnisse, denn abgesehen davon, daß auswärtige Interessenten keinesweges immer wissen könnten, wann ein Schiff, bei dem sie betheiliget seien, mit Havarie in einen Hafen eingelaufen sei, und der Schiffer zu verklaren im Begriffe stehe, da viele Schiffe auch bei auswärtigen Assekuradeuren versichert seien ꝛc., so nütze es wenig, zu wissen, daß der Schiffer verklaren wolle; um bestimmte Fragen stellen zu können, müsse man auch von den zu verklarenden Thatsachen Kenntniß haben, sowie von den vorliegenden Aussagen, von deren Lücken und Dunkelheiten ꝛc. Allerdings zeige aber auch die Erfahrung, daß die Interessenten häufig zugegen seien; auswärtige Assekuradeure ꝛc. ließen sich oftmals durch ihre Agenten vertreten; die Bestimmung des Art. 423 sei also auch nicht unpraktisch zu nennen. Endlich sei auch keine nennenswerthe Verzögerung der Verklarungen in Folge des ebengenannten Artikels zu befürchten. Es handle sich ja nicht darum, daß jeder einzelne Interessent

speziell citirt werde, sondern nur um eine öffentliche Bekanntmachung des Termins, der nur um wenige Tage hinausgeschoben zu werden brauche, was um so weniger in Betracht komme, als auch aus verschiedenen anderen, gelegentlich der Berathung des Absatzes 1 von Art. 422 angeführten, Gründen nicht immer von unbedingter Unverzüglichkeit der Ablegung von Verklarungen die Rede sein könne.

Ein Mitglied hielt dafür, es sei unvermeidlich, ausdrücklich zu sagen, daß die Interessenten nicht blos das Recht, der Ablegung der Verklarung beizuwohnen, sondern auch das Recht hätten, durch den Richter Fragen an den Schiffer und dessen Leute stellen zu lassen, weil das erstere ohne das letztere keinen Werth habe.

Es wurde jedoch von mehreren Herren Abgeordneten entgegengehalten, dieses Fragerecht sei selbstverständlich in dem Rechte der Anwesenheit enthalten; sie würden deshalb gegen dessen ausdrückliche Erwähnung im Gesetze stimmen, da dieses nichts Ueberflüssiges sagen sollte.

Bei der Abstimmung wurde die Streichung des Art. 423 mit 10 gegen 1 Stimme abgelehnt, somit dieser Artikel angenommen. Die ausdrückliche Erwähnung des eben besprochenen Fragerechtes wurde mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt und schließlich anerkannt, daß der Art. 423 allerdings zunächst nur für deutsche, d. i. die dem deutschen Seerechte unterworfenen, Behörden maßgebend sein könne und daß eine Verklarung nicht schon deshalb ungültig sei, weil etwa bei deren Ablegung die Beobachtung des Art. 423 übersehen worden.

CCXX. Sitzung.

Hamburg, am 16. Juli 1858.

Die Versammlung nahm in heutiger Sitzung unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule den Antrag eines Mitgliedes in Berathung, welcher auf Ergänzung der Bestimmungen des Entwurfes über das Verfahren bei Aufnahme von Verklarungen gerichtet war und in der Anlage zu diesem Protokolle beigedruckt ist.

Nach einigen einleitenden Bemerkungen des Herrn Antragstellers wurde zunächst die Vorfrage angeregt, ob auf eine spezielle Berathung dieses Antrages einzugehen sei oder nicht. Während zu Gunsten des Antrages hauptsächlich angeführt wurde, auch der in der vorigen Sitzung angenommene Art. 423 des preußischen Entwurfes enthalte eigentlich nur eine instruktive Bestimmung und die in der Anlage proponirten Sätze seien nicht minder wichtig für das Privatseerecht als der Inhalt des Art. 423, wurde gegen eine spezielle Berathung der Anlage geltend gemacht, letztere sei rein instruktiver Natur und für die Berechtigungen der Betheiligten keineswegs von so großem Einflusse, wie Art. 423 des preußischen Entwurfes, welcher nicht allein auf das Verfahren sich beziehe, sondern zugleich den Interessenten von Schiff und Ladung das wichtige Recht verleihe, ihre Zuziehung zur Verklarung zu verlangen. Die Aufnahme von rein instruktiven Bestimmungen sei bedenklich, wenn diese nicht dazu dienten, den juristischen Charakter der Verklarung genauer zu bestimmen oder eingewurzelte Mißbräuche abzustellen, und gerade das lasse sich von den Bestimmungen der Anlage nicht behaupten.

Ein Mitglied hielt dafür, daß darüber, ob nähere Bestimmungen über das Verfahren bei Aufnahme der Verklarungen für das allgemeine Gesetzbuch wünschenswerth seien oder nicht, erst nach Erledigung des Art. 424 zu beschließen sein werde, und beantragte deshalb, jede Entscheidung über die Anlage bis dahin zu verschieben.

Nach kurzer Debatte wurde dieser Antrag jedoch mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt und mit demselben Stimmenverhältnisse auf die spezielle

Berathung der Anlage einzugehen beschlossen. Hierauf wurde zur Diskussion des

Art. a

der Anlage übergegangen und von mehreren Mitgliedern insbesondere von dem stimmführenden Herrn Abgeordneten für Hamburg die Streichung des ersten Satzes von: „das Gericht hat — — — eidlich zu vernehmen" befürwortet und hiefür geltend gemacht: Nach Maßgabe des eben bezeichneten Satzes müßte das Gericht nach erfolgter Anmeldung des Schiffers und nach Vorlage des Journals sogleich mit der Abnahme der Verklarung vorgehen, also sogleich den Tag für die Ablegung und Beeidigung derselben festsetzen, ohne etwas Weiteres abzuwarten. Ein solches Verfahren sei weder bisher in Uebung noch auch richtig, jedenfalls werde dasselbe in den Nord- und Ostseehäfen nicht gehandhabt. In vielen Fällen sei die Ablegung der Verklarung erst nach erfolgter Entlöschung des Schiffes möglich, weil erst nach dieser mit einiger Sicherheit ermessen werden könne, über welche Punkte die Verklarung sich zu verbreiten habe. Würden die Verklarungen schon früher abgelegt, so würden sie ohne Zweifel sehr oft unvollständig und verfehlt sein. Daß dem wirklich so sei, werde durch die Mehrzahl der bedeutenderen Seerechtslehrer bestätiget, auch das holländische Recht enthalte eine ähnliche Bestimmung, wenn es sage, daß die Verklarung am Ende der Reise abzulegen sei, denn nach dem Art. 446 des holländischen Handelsgesetzbuches werde erst das Ende der Entlöschung des Schiffes als das Ende der Reise angesehen. Eben so verhalte es sich mit dem französischen Rechte, denn, wenn dort auch vorgeschrieben sei, daß der Schiffer den rapport unverzüglich einzureichen habe, so sei doch die Verifizirung dieses Rapports, die erst der eigentlichen Verklarung gleich stehe, an keine Frist gebunden. Würde man das Ende der Entlöschung nicht abwarten, so könnten unter Umständen sogar mehrere Verklarungen nothwendig sein; denn z. B. noch während das Schiff nach seiner Ankunft in einem Revier vor Anker liege und seine Ladung zum Theile auf Leichterschiffe entladen und auf diesen in den Hafen gebracht werde, könnten sich solche Beschädigungen zeigen, welche eine Verklarung erforderlich machten; sei dann die Verklarung schon alsbald nach der Ankunft des Schiffes abgelegt, so würde wegen solcher Beschädigungen eine zweite Verklarung und neue Kosten nöthig werden. Es sei um so unerläßlicher, vor der Verklarung die Entlöschung abzuwarten, als im Falle der partikulären Havarie die Verklarung auch darüber Beweis zu liefern bestimmt sei, welche Güter beschädiget worden seien. Aber nicht allein die Rücksicht auf die

Entlöschung sei ein Grund für eine längere Aufschiebung der Verklarungen, auch andere Verhältnisse gäben hin und wieder Anlaß hiezu. In einzelnen Fällen sei es nöthig und üblich, erst nach Vollendung der Reparatur des Schiffes die Verklarung zu belegen, in anderen Fällen werde ein Aufschub der Verklarung durch den regelmäßigen Dienst des Schiffes erforderlich. Wenn z. B. ein Dampfschiff, das einen regelmäßigen Dienst zwischen zwei Häfen zu versehen habe, in einem Hafen mit einer Havarie ankomme, die eine Verklarung erforderlich mache, so habe der Schiffer zwar allerdings sogleich sich zur Ablegung der Verklarung zu melden und sein Journal vorzulegen, aber er könne vielleicht doch genöthiget sein, vor wirklicher Ablegung der Verklarung noch eine regelmäßige Fahrt anzutreten, um erst bei seiner Rückkunft die Verklarung zu belegen. Wenn nun der erste Satz des Art. a der Anlage angenommen werde, so könnte man fortan nicht mehr in der bisher dargelegten Weise mit Ablegung der Verklarung warten, oder habe doch zu befürchten, daß namentlich vor auswärtigen Gerichten die Gültigkeit einer erst nach der Entlöschung 2c. abgelegten Verklarung beanstandet werde.

Gegen den Antrag auf Streichung wurde aber geltend gemacht: Die Absicht des ersten Satzes von Art. a sei ohne Zweifel von den Mitgliedern, welche dessen Streichung befürwortet hätten, mißverstanden worden. Es solle keinesweges bestimmt werden, daß unbedingt und in allen Fällen sogleich nach der Anmeldung des Schiffers und der Uebergabe des Journals ohne jedes fernere Zuwarten mit der Aufnahme der Verklarung vorgeschritten werden müsse, die Absicht des Artikels gehe vielmehr hauptsächlich dahin, zu bestimmen, daß die wirkliche Ablegung der Verklarung auch von Seiten der Gerichte möglichst zu beschleunigen sei. Verzögerungen, welche durch die Natur der Sache geboten seien, also selbst nach Befinden das Zuwarten mit der Ablegung der Verklarung bis nach Vollendung der Entlöschung, sollten demnach durch Art. a der Anlage nicht abgeschnitten werden, wenn auch nicht unbemerkt bleiben dürfe, daß die Verklarung nicht unbedingt als eine legale anzusehen sei, wenn in dem eben angeführten Beispiele der Kapitain, welcher zu verklaren habe, mit dem Dampfschiffe eine beliebig lange Reise antreten und in Folge davon vielleicht erst nach Monaten zur Ablegung der Verklarung schreiten würde. In dem hier dargelegten Sinne aber sei die Bestimmung des Art. a, welche auch schon in dem Entwurfe eines österreichischen Seerechtes von 1785 enthalten sei, ohne Zweifel wohl gerechtfertiget. Um die eigentliche Absicht des Antrages deutlicher hervorzuheben und jedes Mißverständniß ferne zu halten, wurde

jedoch anheimgegeben, statt: „ohne Verzug" zu setzen: „baldthunlich" oder „sobald als thunlich."

Mehrere der Herren Abgeordneten sprachen sich hiernächst dahin aus: In dem eben bezeichneten Sinne habe der erste Satz des Art. a eigentlich keine andere Bedeutung, als daß das Gericht in Verklarungssachen ein beschleunigtes Verfahren einzuhalten habe. Diese Bestimmung verstehe sich aber ohne Zweifel von selbst und gehöre jedenfalls nur in die Instruktion des Gerichtes, weil sie in keiner Weise einen Rechtssatz enthalte. Da nun überdies deren ausdrückliche Aufnahme in das Gesetz den Nachtheil haben werde, daß viele Streitigkeiten darüber entstehen würden, ob in einem einzelnen Falle die Aufnahme der Verklarung nicht früher thunlich gewesen, ob sonach die Verklarung selbst als legal zu betrachten sei, oder nicht, so scheine es allerdings angemessener, den Art. a Satz 1 ganz zu streichen, event. aber werde beantragt, geradezu zu sagen, daß der Richter in Verklarungssachen ein beschleunigtes Verfahren einzuhalten habe.

Bei der Abstimmung wurde dieser zuletzt erwähnte Antrag mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt, mit 6 gegen 5 Stimmen statt: „ohne Verzug" „baldthunlich" oder „sobald als thunlich" zu setzen beschlossen und die Streichung des ersten Satzes des Art. a mit demselben Stimmenverhältnisse abgelehnt.

In Betreff des zweiten Satzes von Art. a wurde vor Allem erläuternd bemerkt: Mit den Worten: „im Protokolle" seien die Verklarungen selbst gemeint, welche man um so unbedenklicher in dieser Weise bezeichnen könne, als dieselben doch wohl allenthalben in Protokollsform abgefaßt würden.

Sodann wurde auch zu diesem Satze die Streichung beantragt und dieser Vorschlag mit folgenden Gründen unterstützt: Wenn dem Antrage in der Anlage stattgegeben würde, müßte bei Aufnahme von Verklarungen eine Formvorschrift mehr als bisher beobachtet werden. Die Häufung von Formvorschriften habe aber große Bedenken gegen sich, denn, je mehr solcher Normen beständen, desto leichter werde eine oder die andere übersehen und desto mehr Prozesse würden darüber entstehen, ob die Verklarungen als legal und beweiskräftig anzusehen seien. Solche Streitigkeiten würden aber doppelt gefährlich bei Urkunden sein, welche wie die Verklarungen auch vor ausländischen Gerichten gebraucht werden sollten. Wenn man auf dergleichen Formvorschriften Werth lege, so sei die Instruktion der Behörden der rechte Ort für ihre Einführung; ständen sie aber im Gesetze selbst, so liege die Folgerung nahe, daß der Gesetzgeber deren

Beobachtung als ein wesentliches Erforderniß für die Legalität der Urkunden angesehen wissen wolle. Die in Rede stehende Bestimmung sei übrigens auch nicht von großem Interesse, denn in der Regel werde zum Beweise dafür, daß die Anmeldung rechtzeitig erfolgt sei, die Präsumtion genügen, daß vor Gericht ordnungsmäßig verfahren werde, daß also einem gerichtlichen Akte auch wirklich alles dasjenige vorangehe, was ihm gesetzlich vorangehen müsse, und wenn es in einem konkreten Falle auf einen Nachweis über das Datum der Anmeldung des Kapitains ankommen sollte, so würde derselbe sehr leicht durch die betreffenden Protokolle der Verklarungsbehörde erbracht werden können. Zu Allem dem komme noch, daß die Vorschrift in Frage keinen Werth habe, wenn nicht zugleich vorgeschrieben werde, daß auch das Datum der Ankunft des Schiffes in der Verklarung zu erwähnen sei.

Hiegegen wurde jedoch eingewendet: Die Absicht der betreffenden Bestimmung gehe entschieden nicht dahin, daß eine Verklarung ungültig oder minder beweisfähig sein solle, wenn aus Versehen das Datum der Anmeldung nicht erwähnt oder unrichtig angegeben wäre, die Bestimmung sei vielmehr nur eine Ordnungsvorschrift, welche in so ferne eine gute Bedeutung habe, als sie dazu führe, daß stets in der Verklarung selbst der Beweis über die Diligenz des Schiffers und darüber, daß er den gesetzlichen Vorschriften genügt habe, enthalten sei und ein Zurückgehen auf die übrigen Verhandlungen der verklarenden Behörde unnöthig werde. Wenn man aber einwende, daß auch das Datum der Ankunft des Schiffes angegeben werden müßte, falls der in Rede stehenden Vorschrift eine praktische Bedeutung zukommen sollte, so müsse man hiegegen bemerken, daß eine vollständige Erzählung über den Verlauf der Reise, also eine entsprechende Verklarung ohne Angabe dieses Datums nicht möglich wäre, somit die vermißte Vorschrift ganz selbstverständlich und deren ausdrückliche Aufnahme nicht nöthig sei.

Bei der Abstimmung wurde mit 9 gegen 2 Stimmen die Streichung des zweiten Satzes von Art. a beschlossen. Bei Berathung des

Art. b

wurde von einem Mitgliede in der Erwägung, daß der größere Theil seines Inhaltes ohne Zweifel blose Ordnungsvorschriften enthalte, in Vorschlag gebracht, an der Stelle des betreffenden Artikels lediglich den Satz anzunehmen, daß der Schiffer und von der zur Verklarung zugezogenen Mannschaft jeder einzeln zu vernehmen sei.

Von anderen Herren Abgeordneten aber wurde die gänzliche Strei-

chung des Artikels und somit auch die Ablehnung des zuletzt erwähnten Satzes beantragt und zur Begründung dieses Antrags hervorgehoben: Es unterliege zwar keinem Zweifel, daß der Richter in einzelnen Fällen alle oder einzelne von den behufs der Verklarung erscheinenden Personen separat vernehmen könne, und daß es keineswegs gerechtfertiget wäre, wenn er in allen Fällen ohne Weiteres mit der Abnahme des Eides vorschreiten würde, obschon er vielleicht Bedenken über die Richtigkeit der zu beschwörenden Erklärung habe, und ihm voraussichtlich die Einzelnvernehmung einiger Leute von der Schiffsmannschaft die nöthige Aufklärung verschaffen würde. Allein dazu, um ihm ein Urtheil über die Richtigkeit der vom Schiffer gemachten Angaben zu ermöglichen, werde es keineswegs immer der separaten Abhörung aller Schiffsleute bedürfen; je nach der Wichtigkeit des Falles und der obwaltenden Bedenken werde er sich mit mehr oder weniger Einzelverhören begnügen können. Der Satz, daß immer alle verklarenden Personen einzeln zu vernehmen seien, werde demnach in vielen Fällen zu einer ungerechtfertigten Verschwendung von Zeit und Kosten führen, während für eine separate Beeidigung nach Vornahme des Verhörs eigentlich niemals ein zureichender Grund vorhanden sei. Der eben erwähnte Satz sei bis jetzt noch in keinem Gesetze enthalten und auch kaum irgendwo in Gebrauch, somit eine Neuerung, deren Einführung als ein bedenkliches Experiment erscheine, welchem sehr erhebliche praktische Schwierigkeiten bei seiner Durchführung entgegenständen. Wenn jeder Schiffsmann einzeln vernommen werden müßte, so würde die Aufnahme jeder einzelnen Verklarung so viele Zeit in Anspruch nehmen, namentlich wenn eine große Bemannung von dem Schiffer zur Belegung der Verklarung sistirt werde, daß an größeren Seeplätzen, wo nicht selten viele Verklarungen an einem und demselben Tage vorkämen, die dermalen bestehenden Gerichtsbehörden nicht mehr im Stande sein würden, die Last der Geschäfte zu bewältigen. Wenn man die Einzelvernehmung der Mannschaft vorschreibe, so werde dadurch selbstverständlich den Behörden auch die getrennte Protokollirung jeder einzelnen Aussage zur Pflicht gemacht, da man außerdem nicht ersehen könnte, ob die vorgeschriebene Einzelvernehmung wirklich stattgehabt habe, und was die Einzelnen ausgesagt hätten. Wollte man aber auch dieser Anforderung genügen, so würden die Verklarungsurkunden zu unbrauchbaren voluminösen Aktenbänden anwachsen, die noch dazu wahrscheinlich voll von Widersprüchen sein würden. Man müsse befürchten, daß die separate Vernehmung der einzelnen Schiffsleute dieselben zu unwahren Aussagen verleiten werde. Mancher Schiffsmann, der bis jetzt gewissermaßen nur als ein Eideshelfer des Kapitains er-

scheine und dessen Eid bis jetzt nur die Bedeutung habe, daß er keinen Grund finde, den Aussagen des Schiffers zu mißtrauen und daß ihm nicht das Gegentheil von dem bekannt sei, was der Schiffer erklärte, werde sich aus Besorgniß, die Unkenntniß der in Rede stehenden Vorgänge könnte ihm zur Schande gereichen, verleiten lassen, auch ohne ein gutes eigenes Wissen über diese Vorgänge bestimmte Aussagen zu machen. Auch die Aufnahme von Verklarungen fremder Schiffer werde durch die beantragte Vorschrift außerordentlich erschwert. Zwar müßten die verklarenden Behörden bei fremden Schiffern schon jetzt sich regelmäßig eines Dolmetschers bedienen; aber ohne Zweifel sei selbst mit einem solchen ein Verhör, das mit jedem einzelnen Matrosen in einer fremden Sprache vorgenommen werden müßte, ungleich schwieriger, als die Aufnahme einer einseitigen Erklärung und die Abnahme eines Eides in derselben Sprache. Auch werde es kaum ein Gericht geben, das die nöthigen nautischen Kenntnisse hätte, um solche Vernehmungen erheben zu können. Der Richter müßte, um die beantragten Einzelvernehmungen abhalten zu können, ein vollendeter Techniker, mit allen Manoeuvern des Schiffes vollkommen vertraut sein u. dgl., während dies in demselben Maße bei Aufnahme einer Erklärung des Schiffers nicht nöthig sei. Die Einzelvernehmungen würden zudem nicht einmal in allen Fällen zur Erforschung der Wahrheit dienlich sein, sondern häufig die gemeinschaftliche Abhörung und die Konfrontation Mehrerer einen besseren Erfolg haben. In dem vorliegenden Antrage werde aber auch, und dies sei vor Allem zu beachten, der wesentliche und ursprüngliche Charakter der seerechtlichen Verklarung gänzlich verlassen. Der Antrag beruhe auf dem Gedanken, daß die Verklarung, in so weit sie auf den Erklärungen der Mannschaft beruhe, eine Zeugenaussage sei. Abgesehen davon, daß dies schon deshalb nicht gerechtfertiget wäre, weil es nicht blos auf die Darstellung bestimmter einzelner Vorfälle, sondern auf eine Beschreibung ganzer Reisen ankomme, so habe man zu erwägen, daß das seerechtliche Institut der Verklarung seinem wahren Wesen nach keineswegs einen Komplex von Zeugenaussagen, sondern eine gemeinschaftliche, wesentlich übereinstimmende, freiwillige und eidlich bestätigte Erklärung des Schiffers und seiner Mannschaft darstelle. Bei einer solchen freiwilligen Erklärung sei, wenn nicht ihr ganzer Charakter alterirt werden solle, kein imperium denkbar, welchem wie bei Zeugenvernehmungen die Pflicht, auf die Fragen des Richters zu antworten, entspreche; bei ihr seien die Formen der Zeugenvernehmungen nicht am Platze. Der Richter, der die Verklarung aufnehme, möge das Recht haben, auf Lücken und Widersprüche in der Erklärung aufmerksam zu machen, desfalls Fragen vorzulegen und

die Abnahme des Eides, sowie die Ausfertigung der Urkunde zu verweigern, wenn in Betreff solcher Widersprüche gar keine oder keine genügende Aufklärung gegeben werde, zur Aussage zwingen könne er Niemanden. Allerdings habe schon das französische Recht in seinem Verfahren bei Verifikation des Rapports, und eben so das holländische Recht diesen seerechtlichen Charakter der Verklarung aufgegeben und ein Inquisitionsverfahren eingeführt; die Versammlung habe aber schon zur Genüge durch die bisherigen Beschlußfassungen zu erkennen gegeben, daß sie diesen Rechten hierin zu folgen nicht geneigt sei. Dem Allem zufolge scheine es angemessener, weder den Art. b, noch den Eingangs der Debatte proponirten Satz anzunehmen.

Zur Widerlegung des Bisherigen wurde jedoch geltend gemacht: Der Einwand, daß das beantragte Verfahren nirgends in Gebrauch sei, beruhe auf einem thatsächlichen Irrthume, denn es sei seit 18 Jahren in Triest eingeführt, und habe sich dort als recht wohl durchführbar und vortheilhaft bewährt. Mancher Mißbrauch sei durch dasselbe beseitigt, mancher Irrthum, der außerdem unaufgedeckt geblieben wäre, zur Steuer der Wahrheit berichtiget worden, seitdem die Schiffsmannschaft nicht mehr dazu angehalten werde, ohne Wahl und Prüfung der Erklärung des Schiffers nachzuschwören. Daß kein Gesetz eine Bestimmung, wie die beantragte, enthalte, komme nicht etwa daher, daß alle Gesetze die beantragte Bestimmung für ungerechtfertiget hielten, sondern erkläre sich einfach dadurch, daß bis jetzt kein einziges Gesetz Bestimmungen über das bei Aufnahme von Verklarungen einzuhaltende Verfahren aufgenommen habe. Viele von den Bedenken, welche gegen die Durchführbarkeit der beantragten Vorschrift geltend gemacht worden seien, erledigten sich übrigens durch die Erwägung, daß es keinesweges darauf abgesehen sei, jeden einzelnen Schiffsmann zu veranlassen, daß er eine selbstständige umständliche Darstellung der Reise und der betreffenden Unfälle gebe, sondern lediglich darauf, daß jeder Schiffsmann einzeln darüber vernommen werde, was er bezüglich der wichtigsten und entscheidendsten Momente der Reise aus eigner Wahrnehmung berichten, und was er von der ihm kund zu gebenden umfassenden Erklärung des Schiffers als der Wahrheit gemäß bestätigen könne, oder was er etwa an derselben beanstanden oder berichtigen müsse. Die Absicht des Antrages sei keineswegs, vorkommenden Falls Konfrontationen auszuschließen, sondern im Gegentheil, dem Richter ein genaues Eingehen in die Sache zur Pflicht zu machen, damit der wahre Sachverhalt an den Tag komme, der, bei Gesammtvernehmungen und Beeidigungen, nur zu leicht der Kenntniß des Richters sich entziehen könne.

Ein Mitglied bemerkte noch: Das, was über das imperium ꝛc. angeführt worden sei, entspreche den bisherigen Beschlüssen keinesweges, die Versammlung habe sich vielmehr noch gar nicht darüber geäußert.

Ein Mitglied wies darauf hin, daß die Fassung, wie sie vorliege, schon deshalb nicht anzunehmen sei, weil sie streng genommen, nur dahin gehe, die Zeugen einzeln zur Aussage der Wahrheit zu ermahnen. Es dürfte genügen zu bestimmen, daß die Schiffer und die Mannschaft zwar nicht über den ganzen Verlauf der Reise, wohl aber über die einzelnen, besonders relevanten Vorfälle gesondert zu vernehmen seien, wie das auch mehrere seerechtliche Verordnungen bestimmten; es wurde jedoch schließlich dieser Antrag mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und mit demselben Stimmenverhältniß die Streichung des ganzen Artikels beschlossen.

Art. c

fand keine Unterstützung und ward deshalb von dem Herrn Antragsteller zurückgezogen. Hierauf wurde

§ 321

des österr. Entwurfes eines Privatseerechtes zur Sprache gebracht und nach kurzer Diskussion, in der Erwägung, daß bei dem eben dargelegten eigenthümlichen Charakter der seerechtlichen Verklarung die rechtliche Begründung des betreffenden richterlichen Fragerechtes bezweifelt und nicht als selbstverständlich angesehen werden könnte, mit 8 gegen 3 Stimmen der Beschluß gefaßt, im Gesetze auszusprechen, daß das die Verklarung aufnehmende Gericht zur Aufklärung obwaltender Irrthümer u. dgl. Fragen zu stellen berechtiget sei. Den übrigen Inhalt des § 321 hielt man schon durch die früher angenommene Vorschrift für erledigt, daß die Verklarungen unter Vorlegung und Berücksichtigung des Journals aufzunehmen seien.

Bei Berathung des

§ 322

des österr. Entwurfes wurde zwar geltend gemacht, die Bedenken, welche bei Berathung des Art. 422 des preuß. Entwurfes dagegen obgewaltet hätten, der die Verklarung aufnehmenden Behörde die Bestimmung der Zahl und die Auswahl der zur Verklarung zuzuziehenden Schiffsleute zu überlassen, seien hier nicht vorhanden, weil es sich hier nur um Vorschriften für inländische Gerichte handle; der fragliche § wurde jedoch von mehreren Mitgliedern beanstandet und gegen denselben hervorgehoben: Wenn man den § 322 des österr. Entwurfes annehmen würde, so würde dadurch ausgesprochen, daß der Behörde, welche die Verklarung aufnehme, eine causae cognitio zukomme. Das sei bis jetzt, wenigstens an der Nord- und Ostsee,

ganz ungebräuchlich und auch höchst bedenklich. Eine entsprechende Kognition sei nicht denkbar ohne Gehör der Interessenten, eine Vernehmung der Interessenten mit ihren Erklärungen würde aber zu förmlichen Prozessen darüber führen, wie viele und welche Personen zur Verklarung zuzuziehen seien. Zudem fehle dem Richter jeder Anhaltspunkt für eine entsprechende Beurtheilung der Frage, wer von der Schiffsmannschaft die beste Wissenschaft von den zu verklarenden Thatsachen habe; endlich sei es gewiß auch höchst mißlich, wenn eine Behörde, die die Verklarung aufnehme, das Verfahren schließen würde, weil sie die Sache für genügend aufgeklärt halte, und nachträglich die erkennende Behörde, deren Urtheil man doch hieran nicht binden könne, Grund zu haben glaube, die Verklarung für ungenügend zu halten. Es scheine demgemäß am angemessensten, dem Schiffer, der die stattgehabte Verwendung seiner Leute kenne und deshalb am besten wisse, wer eine Auskunft geben könne und wer nicht, die Auswahl der zur Verklarung zuzuziehenden Mannschaft und damit die ganze Verantwortlichkeit zu überlassen, unbeschadet des Rechtes des Richters, außer den gestellten noch andere Schiffsleute zu vernehmen.

Schließlich wurde die Annahme des erwähnten § 322 mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Der Antrag, die

§§ 323 und 324

des österr. Entwurfes aufzunehmen, wurde, da er keine Unterstützung fand, zurückgezogen.

Die Aufnahme des

§ 325

in der Erwägung, daß er lediglich eine instruktive Detailbestimmung enthalte, mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt, dagegen einstimmig und ohne Beanstandung der erste Absatz des

§ 326

des österr. Entwurfes angenommen.

Anlage.

Antrag.

Nachdem die hohe Versammlung den Beschluß gefaßt hat, den Art. 423 des preuß. Entwurfes anzunehmen und dadurch die Nothwendigkeit anerkannt hat, für die von deutschen Richtern aufzunehmenden Verklarungen im Handelsgesetzbuche auch die wesentlichen und gemeinnützigen Grundzüge des Verfahrens festzusetzen, dieser Absicht aber durch die Annahme der vereinzelten Vorschrift des Art. 423 unmöglich genügend entsprochen sein kann, wird beantragt, auf die bezüglichen Bestimmungen des österr. Seerechts-Entwurfes näher einzugehen, und werden diesfalls nachfolgende Vorschriften, als besonderer Berücksichtigung würdig, empfohlen:

Art. a.

(Aus § 317 und 318 des österr. Entwurfes.)

Das Gericht hat, sobald die Anmeldung zur Ablegung der Verklarung geschehen und das Journal beigebracht ist, sowohl den Schiffer als die übrigen Personen, deren Aussagen nothwendig sind, ohne Verzug eidlich zu vernehmen, und den Tag, an welchem die Meldung und die Vorlegung des Journals geschah, im Protokolle anzuführen.

Art. b.

(Aus § 319 des österr. Entwurfes.)

Sowohl der Schiffer als jeder der übrigen Zeugen ist allein vorzurufen und bei Beginn der Vernehmung zu erinnern, daß er verpflichtet sei, die reine Wahrheit auszusagen und seine Aussage zu beschwören.

Art. c.

(Aus § 320 des österr. Entwurfes.)

Die Aussage des Schiffers ist zuerst zu Protokoll zu nehmen. (Es wird anheimgegeben, ob von dem Inhalte des österr. § 320 nicht ein ausgedehnterer Gebrauch gemacht werden solle, als bei der Beschlußfassung über den, zunächst die Pflichten des Schiffers normirenden, Art. 422 geschah.)

Die §§ 321, 322, 323, 324 und 325 des österr. Entwurfes werden ihrem vollen Inhalte nach, (mit bloser Hinweglassung der Worte „oder des Konsulats“ im § 325), und vom § 326 der erste Absatz in Antrag gebracht.

CCXXI. Sitzung.

Hamburg, am 17. Juli 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurden heute mehrere Vorschläge der Redaktionkommission erledigt und sodann die Protokolle der CCXII. Sitzung vom 2. Juli, der CCXIII. Sitzung vom 3. Juli, der CCXIV. Sitzung vom 5. Juli und der CCXV. Sitzung vom 7. Juli 1858 verlesen und genehmigt.

CCXXII. Sitzung.

Hamburg, am 19. Juli 1858.

Der heutigen Sitzung, welche der Herr Präsident Dr. Ritter von Raule leitete, wohnte der Herr Abgeordnete für Preußen, Kommerzienrath Rahm, der wegen Privatgeschäfte nach Hause zu reisen genöthiget war, nicht mehr bei. In derselben wurde zunächst an die Stelle des aus der Kommission für Feststellung der Protokolle austretenden Herrn Syndikus Dr. Mann, der königl. bayerische Abgeordnete, Herr Appellationsgerichtsdirektor Dr. Seuffert, als Mitglied dieser Kommission erwählt.

Hierauf wurde zur Diskussion der Fragen übergegangen, welche der

Art. 424

des preuß. Entwurfes zum Gegenstande hat. Auf den Vorschlag des Herrn Referenten faßte die Versammlung hierbei in Betreff der formellen Einrichtung der Debatte den Beschluß, zuerst die Beweiskraft derjenigen Ver-

klarungen festzustellen, welche von inländischen Behörden aufgenommen würden, sodann zu normiren, welche Beweiskraft dem Journale in denjenigen Fällen zukommen solle, in welchen es keiner Verklarung bedürfe, und endlich das Nöthige in Betreff der Beweiskraft ausländischer Verklarungen festzusetzen.

Bei Berathung der ersten dieser drei Fragen stellte der Herr Referent den Antrag, folgende Bestimmung anzunehmen:

a. „Die vorschriftsmäßig aufgenommene Verklarung, wenn die Er„klärungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft sich nicht „widersprechen, und mit dem Journale übereinstimmen, im Falle „der Mangel des letzteren gerechtfertiget ist, aber auch ohne Unter„stützung durch dasselbe, liefert vollen Beweis der dadurch bekun„deten Begebenheiten der Reise.

„Jedem Betheiligten bleibt im Prozesse der Gegenbeweis vor„behalten.

„Zum Zweck der Gegenbeweisführung kann die zeugeneidliche „Vernehmung des Schiffers und der Schiffsleute über bestimmte „Thatsachen verlangt werden."

Zur Erläuterung dieses Vorschlages fügte der Herr Referent bei: Es scheine angemessen, in der Fassung der betreffenden gesetzlichen Bestimmung deutlich hervorzuheben, daß die Verklarung, um beweiskräftig zu sein, keinen Widerspruch in sich enthalten dürfe und überdies mit dem Journale in Einklang stehen müsse, welches letztere einem früheren Beschlusse zufolge die Grundlage der Verklarung bilden solle. Außer den Streitfragen, deren Entscheidung in dem vorliegenden Antrage vorgeschlagen sei, beständen zwar noch andere, z. B. ob Nachverklarungen zulässig und beweisfähig seien, ob es einen Einfluß auf die Beweiskraft der Verklarungen haben solle, wenn der Kapitain über die mit der Verklarung zu beweisenden Vorfälle oder über einzelne derselben auch gewöhnliche Beweismittel beibringen könne, ob der Gegenbeweis gegen die Verklarung auch durch Eidesdelation geführt werden dürfe u. dgl. Indessen hänge die Entscheidung solcher mehr ins Detail gehender Fragen zu sehr von den Umständen des einzelnen Falles ab, oder könne so leicht durch Abstraktionen aus allgemeinen Rechtssätzen gefunden werden, daß es angemessener erscheine, über diese Fragen nichts in das Gesetz aufzunehmen, die Entscheidung derselben vielmehr der Praxis und der Rechtswissenschaft anheimzugeben.

Von einem Herrn Abgeordneten lag dagegen folgender Antrag vor:

b. „In den Fällen, wo eine Verklarung abzulegen ist, liefert dieselbe, „wenn sie von einem deutschen Richter vorschriftsmäßig aufge„nommen wurde, und wenn die Aussage des Schiffers mit jener „der übrigen Zeugen und mit dem Inhalte des Journals überein„stimmt, falls aber der Abgang des Journals gerechtfertiget ist, „auch abgesehen von dieser Stütze, gegen Jedermann den vollen „Beweis der dadurch bekundeten Begebenheiten der Reise, ohne daß „der Richter bei Beurtheilung ihrer Beweiskraft hinsichtlich der „Zahl und Beschaffenheit der Zeugen an die Vorschriften der Prozeß„ordnung über den Zeugenbeweis gebunden ist.

„Doch ist im Prozesse nicht nur der Gegenbeweis durch andere „Beweismittel, sondern — nach dem durch die Erwägung aller „Umstände geleiteten Ermessen des Richters — auch die nochmalige „zeugeneidliche Vernehmung der Personen, welche bei der Aufnahme „der Verklarung geschworen haben, behufs Entkräftung des Be„weises der Verklarung zulässig."

Zu diesem Antrage wurde in Kürze bemerkt: Er stimme im Wesentlichen mit der Auffassung des Antrags unter a überein, und es seien hierbei die Bestimmungen des preuß. Entwurfs Art. 424 und des östr. Privatseerechtsentwurfs § 328, soweit sie zweckmäßig schienen, benutzt worden. Zur Vermeidung von Mißverständnissen müsse aber hervorgehoben werden, daß mit dem Satze: „wenn sie — — — mit dem Inhalte des Journals übereinstimmt," nicht gesagt werden solle, das Journal müsse jedes Mal zugleich mit der Verklarung vorgelegt und nachgewiesen werden, daß zwischen beiden kein Widerspruch bestehe; es liege auf der Hand, daß eine solche Bestimmung undurchführbar wäre, da viele von den Personen, die mit der Verklarung ihre Rechte gegen Dritte begründen müßten, z. B. die Ladungsinteressenten gegen ihre Assekuradeure, nur eine Ausfertigung der Verklarung und nicht zugleich das Journal hätten. Die Meinung des Antrags unter b und ohne Zweifel auch die des Antrags unter a gehe vielmehr nur dahin, zu sagen, daß die Verklarung vollen Beweis mache, wenn sich nicht aus ihr selbst ergebe oder sonst nachgewiesen werde, daß ihr Inhalt mit dem des Journals in Widerspruch stehe. Dieser Erklärung trat der Herr Referent bei.

Von einem anderen Herrn Abgeordneten wurden die beiden eben erwähnten Anträge mehrfältig beanstandet. Namentlich wurde gegen dieselben angeführt: Nach diesen Anträgen solle jede Verklarung vollen Beweis machen, welche vorschriftsmäßig aufgenommen, also der Form nach legal sei. Hiemit werde ohne Zweifel zu weit gegangen. Denn einmal habe

man zu erwägen, daß dem Kapitain allenthalben gestattet werde, eine Verklarung abzulegen, so oft er es durch die Vorsicht für geboten halte; in Folge hievon würden in vielen Fällen Verklarungen vorkommen, in denen sie gesetzlich nicht vorgeschrieben seien. Solchen freiwilligen Verklarungen volle Beweiskraft beizulegen, und dadurch dem Schiffer die Befugniß zu ertheilen, daß er das Privilegium des eigenthümlichen Beweismittels der Verklarungen nach Gefallen ausdehne, sei aber ohne Zweifel höchst bedenklich; es scheine sich vielmehr zu empfehlen, daß man die proponirte Bestimmung auf die gesetzlich nothwendigen Verklarungen beschränke. Sodann könne es bei Beurtheilung der Frage, ob in einem konkreten Falle die Verklarung volle Beweiskraft habe, keinesweges allein auf die Form derselben ankommen. Der entscheidende Richter müsse vielmehr z. B. auch darüber zu kognosciren haben, ob bei deren Aufnahme wirklich eine genügende Anzahl von Schiffsleuten und ob die rechten zugezogen worden, damit nicht am Ende eine Verklarung für vollbeweisend angesehen werden müßte, zu welcher der Schiffer nur wenige Schiffsgenossen und vielleicht gerade diejenigen nicht zugezogen habe, welche die beste Auskunft hätten geben können. In diesem Sinne sei auch bereits in der Sitzung vom 12. Juli 1858 Beschluß gefaßt worden und zwar mit um so größerem Rechte, als der Richter, der die Verklarung aufzunehmen habe, die maßgebenden Verhältnisse meistens gar nicht so kennen lerne, wie sie im Prozesse durch die gegenseitigen Parteivorträge dargelegt würden, somit sich in der Regel kein ebenso sicheres Urtheil bilden könne, wie der erkennende Richter, und deshalb auch der Meinung des Letzteren nicht füglich präjudiziren dürfe. Der instruirende Richter würde ungeeigneter Weise, wenn er eine schließliche Entscheidung abzugeben hätte, ein Richter sine appellatione sein. Es scheine deshalb angemessen, auf die Art. 422 folg. zu verweisen und werde demgemäß folgende Bestimmung proponirt:

c. „Die in Gemäßheit der Bestimmungen der Art. 422 flg. abgelegte „und beeidigte Verklarung liefert einen vollständigen Beweis der „dadurch bekundeten Begebenheiten der Reise, jedoch vorbehaltlich „des Gegenbeweises."

Insoweit dieser Antrag auch auf ausländische Verklarungen sich bezieht, wegen deren der Ausdruck: „beeidigte" aufgenommen worden war, wurde dessen Begründung bis zur Debatte über die auswärtigen Verklarungen vorbehalten.

Zunächst bemerkte hierauf der Herr Referent, daß auch nach der Absicht des Antrages unter lit. a nur diejenigen Verklarungen, welche in

den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen aufgenommen seien, volle Beweiskraft haben sollten, und die Kognition des erkennenden Richters sich keinesweges blos auf die Prüfung der Legalität der Form erstrecken solle. Der Ausdruck: „vorschriftsmäßig aufgenommen" scheine aber auch auszureichen, um diese Absicht des Antrages auszudrücken, denn die ohne legalen Anlaß bewirkte Verklarung lasse sich eine vorschriftsmäßig aufgenommene nicht nennen, und dieselbe Erwägung erledige auch die übrigen Bedenken. Wenn es, um bei dem eben angeführten Beispiele zu bleiben, im Art. 422 heiße, daß der Schiffer eine genügende Anzahl von Schiffsleuten mitzubringen habe, und die Bestimmung dieser Zahl sowie die Wahl der Schiffsleute zunächst ihm überlassen sei, so sei hiemit nicht ausgesprochen, daß der Schiffer bei Auswahl seiner Leute nach Willkühr und, ohne daß ein Richter über die Ordnungsmäßigkeit seines Verfahrens zu urtheilen hätte, verfahren dürfe, sondern daß er die zur Verklarung zuzuziehende Mannschaft nach pflichtmäßigem Ermessen zu bestimmen habe. Zeige es sich später, daß er in einem konkreten Falle aus üblem Willen oder aus Nachlässigkeit zu wenig oder nicht die rechten Leute zugezogen habe, so werde man mit Recht sagen, der Schiffer habe nicht nach pflichtmäßigem Ermessen gehandelt, es sei also nicht vorschriftsmäßig bei Aufnahme der Verklarung verfahren worden.

Es ergab sich nach kurzer Diskussion eine allgemeine Uebereinstimmung darüber, daß rücksichtlich des soeben besprochenen Punktes nur denjenigen Verklarungen ausdrücklich volle Beweiskraft beizulegen sei, deren Ablegung gesetzlich erforderlich gewesen. Es wurde zwar im Laufe der Diskussion hervorgehoben, es sei nicht abzusehen, warum man freiwilligen Verklarungen keine volle Beweiskraft beimessen sollte, wenn anders nach dem Vorschlage im preuß. Entwurfe in den Fällen, in denen keine Verklarung erforderlich sei, dem Journale Beweiskraft beigelegt werden würde, denn ein eidlich und durch eine Mehrzahl von Personen bestätigtes Journal, — und das sei ja die Verklarung ihrem wahrem Wesen nach — scheine doch glaubwürdiger zu sein, als das Journal allein ohne Beeidigung. Hiergegen wurde aber von mehreren Seiten erinnert, man könne die der Verklarung gegen die allgemeinen Grundsätze beizulegende Beweiskraft nicht auf Fälle erstrecken, in welchen es keiner Verklarung bedurft habe, da die betreffende Vorschrift als Ausnahmebestimmung eine solche Ausdehnung gar nicht gestatte.

Dagegen ergab sich eine Differenz darüber, ob die Worte des Antrags unter a: „wenn die Erklärungen des Schiffers und der Schiffs-

mannschaft sich nicht widersprechen und mit dem Journale übereinstimmen, im Falle der Mangel des letzteren gerechtfertiget ist, aber auch ohne Unterstützung durch dasselbe" in das Gesetz aufzunehmen seien.

Von mehreren Herren Abgeordneten wurde die Streichung dieses Zwischensatzes beantragt und hiefür geltend gemacht: Der eben bezeichnete Zwischensatz werde an vielen Orten großes Aufsehen erregen; an manchen Orten werde man sich gar nicht darein finden können, daß es Verklarungen geben sollte, in welchen die Erklärungen des Schiffers und der Mannschaft unter sich oder mit dem Journale in ungelöstem Widerspruche ständen, weil man an diesen Orten so lange, als solche Widersprüche von einiger Erheblichkeit vorhanden seien, weder den Schiffer noch die Mannschaft zur Beeidigung zuzulassen gewohnt sei. Verklarungen mit dem bereits in der vorigen Sitzung erwähnten determinirten seerechtlichen Charakter, als übereinstimmende Erklärungen des Schiffers und seiner Mannschaft, seien nicht denkbar, wenn Widersprüche vorhanden seien. Diese würden wohl bei Zeugenvernehmungen vorkommen können; als solche habe man jedoch, wie schon früher bemerkt, die Verklarungen nicht aufzufassen. Daraus ergebe sich, daß die Behörde, vor welcher verklart werden solle, jedes Mal, wenn Widersprüche vorkämen, zwar die verschiedenen divergirenden Aussagen protokolliren, aber keinesfalls als Verklarung ausfertigen dürfe. In einem solchen Falle sei eben keine Verklarung möglich und bleibe nichts Anderes übrig, als die relevanten Begebenheiten im Prozesse mit den Beweismitteln des gewöhnlichen Verfahrens darzuthun. Aber abgesehen davon, habe der fragliche Zwischensatz auch aus anderen Gründen seine großen Bedenken. Wenn er in das Gesetz aufgenommen werde, obschon er sich eigentlich von selbst verstehe, so würde man auf die Vermuthung kommen, daß der Gesetzgeber einen besonderen Grund gehabt habe, dies zu thun; man würde vielleicht glauben, daß es den instruirenden Behörden gestattet sei, Verklarungen auch da aufzunehmen, wo Widersprüche vorlägen, daß in Folge hievon Verklarungen mit Widersprüchen häufig vorkämen u. dgl. Die deutschen Verklarungen würden hiedurch bedeutend an Kredit verlieren und die Anfechtung derselben durch Aufnahme eines solchen Zwischensatzes sehr erleichtert, denn es werde sehr oft gelingen, da und dort bei Verklarungen, die außerdem für ganz unbedenklich gelten würden, einen kleinen Widerspruch nachzuweisen. Dadurch würden aber die auswärtigen Ladungsinteressenten häufig bestimmt werden, ihre Waaren nicht mehr mit deutschen Schiffen zu verladen, weil sie befürchten müßten, daß die Verklarungen des deutschen Schiffers bei Unfällen von den Assekura-

deuren ꝛc. leicht angefochten und ihre Entschädigungsansprüche gefährdet werden könnten.

Für die Beibehaltung des fraglichen Zwischensatzes wurde dagegen angeführt: Es sei keineswegs die Absicht des Antrags unter a und b, dem instruirenden Richter das Recht zu geben, ungeachtet der erheblichsten ungelösten Widersprüche zwischen der Verklarung und dem Journal oder zwischen den Aussagen des Schiffers und der Mannschaft, die Erklärungen des Ersteren als Verklarung auszufertigen. Wenn man einen Zweifel darüber habe, ob die instruirenden Richter von selbst ihre Stellung in der rechten Weise auffassen und nicht am Ende doch auch in solchen Fällen Verklarungen ausfertigen würden, so möge man eine ausdrückliche Vorschrift hierüber in ihre Instruktion aufnehmen, denn dort sei der rechte Platz dazu. Aber gesetzt auch, es würde im Gesetze oder in der Instruktion ausdrücklich untersagt, Verklarungen aufzunehmen und auszufertigen, wenn erhebliche Widersprüche vorlägen, — und nur um erhebliche Widersprüche könne es sich hier handeln und nicht auch um Abweichungen in geringfügigen Dingen —, so werde es sich doch nicht vermeiden lassen, daß dem erkennenden Richter, um dessen Thätigkeit es sich hier allein handle, Verklarungen mit bedeutenderen Abweichungen vom Journal u. s. w. vorkämen. Einmal könne es nämlich kommen, daß der Richter, der die Verklarung aufgenommen habe, eine Differenz für unbedeutend gehalten und deshalb unbedenklich die Verklarung ausgefertiget habe, indeß sich dieselbe erst im Prozesse in Folge der Parteivorträge als bedeutend herausstellte; oder es könne erst in Folge des Prozesses ein früher gar nicht entdeckter Widerspruch hervortreten, oder endlich sei die Verklarung vielleicht ohne Journal aufgenommen, weil dieses für verloren gehalten worden, und könne sich dann nachträglich ergeben, daß das Journal gerettet worden sei, aber mit der Verklarung im Widerspruche stehe. Mit Rücksicht hierauf scheine es unvermeidlich, zu sagen, daß nicht jedes, den Namen der Verklarung tragende Dokument vollen Beweis mache, sondern nur die in allen wesentlichen Punkten in sich sowohl als mit dem Journal in Einklang stehenden Verklarungen. Wenn man aber zweifele, ob die Absicht des Vorschlags in seiner jetzigen Fassung richtig verstanden werden würde, so stehe nichts im Wege, ausdrücklich zu sagen, daß es nur auf erhebliche Widersprüche ankomme. Daß die letzteren die Beweiskraft der Verklarung mindern oder aufheben, werde auch von der andern Seite anerkannt. Unmöglich dürfe aber der Gesetzgeber Anstand nehmen, eine als richtig erkannte Vorschrift auszusprechen, sollte auch ihre Veröffentlichung im Verhältniß zum Auslande einigen Nachtheil bringen. Ueber-

dies sei die in der fraglichen Beziehung geäußerte Besorgniß nichts weniger als begründet, da gar nicht abzusehen sei, wie eine Vorschrift, die man sogar als eine selbstverständliche bezeichne, die deutschen Verklarungen zu diskreditiren vermöge. Ein Mitglied gab anheim, statt: „und mit dem Journale übereinstimmen" zu setzen: „und mit dem Journale nicht in erheblichem Widerspruche stehen," um dadurch anzudeuten, daß nicht in jedem einzelnen Falle dargethan zu werden brauche, daß zwischen Verklarung und Journal Uebereinstimmung bestehe, sondern die Behauptung, es seien Widersprüche vorhanden, dargelegt und erwiesen werden müsse.

Bei der Abstimmung wurde der erste Absatz des Antrags unter a mit der bereits erwähnten Modifikation der Worte: „vorschriftsmäßig aufgenommen" angenommen und insbesondere die Beibehaltung der Worte: „wenn die Erklärungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft sich nicht in wesentlichen Stücken widersprechen" mit 6 gegen 5 Stimmen, die Annahme der Worte: „und mit dem Journale nicht in erheblichem Widerspruche stehen," mit 9 gegen 2 Stimmen genehmigt.

Ein Antrag auf Streichung des ganzen Artikels, welcher durch die Annahme des bisher besprochenen Zwischensatzes veranlaßt war, wurde mit 9 gegen 2 Stimmen verworfen.

Anlangend den zweiten Absatz des Antrags unter a, so war man allseitig darüber einverstanden, daß die Gegenbeweisführung gegen Verklarungen zulässig sei, nur wurden von einer Seite die Worte: „im Prozesse" beanstandet, und deren Streichung empfohlen. Nach kurzer Diskussion, in welcher namentlich angeführt wurde, daß diese Worte nothwendig seien, um die Meinung auszuschließen, daß Gegenverklarungen statthaft sein sollten, wurde jedoch mit 8 gegen 3 Stimmen für deren Beibehaltung entschieden.

Eine weitere Differenz betraf die Frage, ob zum Zwecke der Gegenbeweisführung die nochmalige zeugeneidliche Vernehmung der bereits bei der Verklarung beeidigten Personen solle verlangt werden dürfen.

Von mehreren Mitgliedern wurde die Verneinung dieser Frage empfohlen und hiefür geltend gemacht: Eine Bestimmung, durch welche die zur Diskussion gebrachte Frage bejahend entschieden würde, stände mit dem Satze, daß die Verklarungen Beweis zu machen im Stande seien, im direktesten Widerspruche. Die Annahme dieser Vorschrift heiße eigentlich soviel, als: der Verklarung müsse geglaubt werden, aber es stehe jedem Interessenten frei, zu verlangen, daß die Verklarenden nochmals eidlich

gefragt würden, ob sie bei ihrer früheren Aussage nicht die Unwahrheit gesagt hätten. Solche Bestimmungen seien gewiß nicht zu empfehlen und es sei also jedenfalls nicht gerechtfertiget, auch über das direkte Gegentheil eine nochmalige Vernehmung der Verklarenden zu gestatten. Allein abgesehen hievon scheine überhaupt jede nochmalige Vernehmung des Schiffers und der Mannschaft nicht angemessen. Die Befugniß, die nochmalige Abhörung dieser Personen zu verlangen, könne zu endlosen Verzögerungen der Prozesse mißbraucht werden. Bis der Aufenthalt der verschiedenen Seeleute ermittelt, bis deren Vernehmung an fernen Orten durch Subsidialschreiben ꝛc. ꝛc. bewirkt sei, würden nicht selten Jahre vergehen. Wer also ein Interesse an Verzögerung der Prozesse habe, brauche nur solche Seeleute als Gegenbeweiszeugen in Vorschlag zu bringen. Mit dem Augenblicke der Entlassung der Mannschaft möge man die Verklarungsakte geschlossen sein lassen.

Zur Widerlegung dieser Bedenken wurde von anderen Seiten angeführt: Die Verklarung lasse sich nur in sehr beschränktem Sinne als Zeugenverhör ansehen. Namentlich nachdem die Versammlung bestimmt, wie bei der Ablegung derselben zu verfahren, sei der große Unterschied zwischen ihr und der zeugeneidlichen Vernehmung der Schiffsmannschaft unverkennbar. Es wäre somit eine Rechtsverweigerung, den Interessenten die Befugniß zu versagen, die nochmalige zeugeneidliche Vernehmung der bei der Ablegung der Verklarung beeidigten Personen zu fordern, zumal sie nur in seltenen Fällen Gelegenheit gehabt haben würden, schon bei der Verklarung ihre Rechte gebührend zu wahren. Die vorgeschlagene Bestimmung, für welche auch die Autorität angesehener Rechtslehrer spreche, sei unentbehrlich, um die Singularität, welche in der den Verklarungen beizulegenden Beweiskraft liege, wieder möglichst auszugleichen. Es könne ferner in vielen Fällen ganz unerläßlich sein, daß man die bei der Verklarung schon einmal beeidigten Personen nochmals eidlich als Zeugen abhöre, z. B. wenn der instruirende Richter bei Aufnahme der Verklarung einen Umstand unaufgeklärt gelassen habe, der sich in der Folge als sehr wichtig erzeige u. dgl. Man würde den Betheiligten vielleicht das einzige Mittel zur Erforschung und Nachweisung der Wahrheit nehmen, wenn man solche Vernehmungen nicht gestatten wollte; wenn und soweit sich befürchten ließe, daß von diesem Rechte der Gegenbeweisführung ein chikaneuser Gebrauch gemacht werde, scheine durch den Vorschlag unter b die nöthige Vorsorge getroffen zu sein, indem dort die wiederholte Vernehmung der verklarenden Personen von dem richterlichen Ermessen abähngig gemacht sei. Demnach würde der Richter, ungeeigneten und

chikaneusen Anträgen Raum zu geben nicht gezwungen werden können. Ueberdies würde es der auf Chikanen bedachten Partei nie an Gelegenheit fehlen, durch Benennung entfernter Zeugen u. dgl. Weiterungen zu verursachen.

Hiegegen wurde jedoch wieder eingewendet, das richterliche Ermessen sei kein geeignetes Korrektiv gegen chikaneuse Gegenbeweisführungen; das richterliche Ermessen werde niemals dazu führen können, daß dem Beweisführer die Abhörung eines vorgeschlagenen Zeugen blos deshalb verweigert werde, weil diese Abhörung längere Zeit in Anspruch nehme. Hier handle es sich übrigens nur um die unbedingte Zulassung eines direkten Gegenbeweises durch Zeugen. Durch Weglassung der Vorschrift über die Zeugenvernehmung in Antrag a und b aber werde der Frage gar nicht präjudizirt, ob und wie weit bei etwaigen Lücken, Dunkelheiten u. s. w. in einer Verklarung eine nochmalige Zeugenabhörung erfolgen könne.

Schließlich wurde mit 9 gegen 2 Stimmen entschieden, daß darüber, ob die wiederholte zeugeneidliche Vernehmung der bei Ablegung der Verklarung bereits beeidigten Personen verlangt werden könne, keine Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen sei.

Hierauf ging die Versammlung zur Erörterung der Frage über, welche Beweiskraft das Journal allein in denjenigen Fällen haben solle, in denen die Ablegung einer Verklarung nicht erforderlich sei. In Betreff dieser Frage wurden von einem Mitgliede folgende Bestimmungen in Vorschlag gebracht:

d. „Das Journal hat in Angelegenheiten des Seerechts gegen den „Schiffer volle Beweiskraft. Gegen Dritte liefert das Schiffs„journal, wenn es ordnungsmäßig geführt und in der Form un„verdächtig ist, über die gewöhnlichen Begebenheiten der Reise und „über die während derselben im Interesse der Schifffahrt getroffenen „Vorkehrungen, so weit darüber weder die Ablegung der Verkla„rung geboten noch die Beibringung anderer Belege thunlich ist, in „der Regel einen vollständigen Beweis.

„Jedoch hat der Richter nach seinem, durch die Erwägung aller „Umstände geleiteten, Ermessen zu entscheiden, ob dem Journale ein „geringeres Maß der Beweiskraft beizulegen und ob in diesem „Falle die Ergänzung derselben durch den Eid des Schiffers statt„haft sei."

Ein anderes Mitglied beantragte:

e. „Soweit nicht die Ablegung einer Verklarung nach Art. 422 erfor„derlich ist, liefert das ordnungsmäßig geführte Schiffsjournal hin-

„sichtlich der Begebenheiten der Reise einen unvollständigen Beweis,
„welcher durch den Eid oder durch andere Beweismittel ergänzt
„werden kann."

Zu dem Vorschlage unter e proponirte der Herr Antragsteller einen Zusatz desselben Inhaltes zu machen, wie er in Absatz 2 des Art. 33 des Entwurfes des Handelsgesetzbuchs aus zweiter Lesung enthalten ist.

Zunächst wurde nun von Seiten des Herrn Referenten zur Einleitung der Debatte hervorgehoben: Das Journal, welches früher allerdings von einem verpflichteten Schiffsschreiber geführt und auf dessen Grund damals noch keine Verklarung errichtet worden sei, welches also auch die Stelle der heutigen Verklarung zu vertreten hatte, habe nach dem älteren Seerechte unzweifelhaft volle Beweiskraft gehabt, aber sehr fraglich sei es, ob und welche Beweiskraft demselben nunmehr nach Wegfall des Schreibers und nach Einführung der Verklarungen noch zukomme. Die meisten neueren Gesetzgebungen, namentlich das französische, spanische und holländische Recht, hätten sich über diese Frage nicht ausgesprochen, auch in der Literatur sei sie meistens übergangen worden, die Praxis der Gerichte und namentlich die der französischen Gerichte sei schwankend, das allgemeine preußische Landrecht enthalte Bestimmungen, welche dahin verstanden würden, daß das Journal, wenn es beeidiget sei, über die darin vorgetragenen Begebenheiten der Reise Beweis liefere; volle Beweiskraft lege ihm nur das österreichische editto politico bei, während das Journal nach dem älteren und neueren englischen Recht zu den Beweismitteln zähle. Das hauptsächlichste Bedenken gegen die Beweiskraft des Journals liege nun darin, daß eine Bestimmung dieser Art keine passende Analogie im Rechte habe und mit den Grundprinzipien des Beweisrechtes nicht harmonire. In keinem anderen Bereiche des Rechtslebens werde einer Urkunde, die so ohne alle Kontrole und Garantie errichtet werde, wie das Schiffsjournal, volle Beweiskraft zu Gunsten dessen beigelegt, der sie errichte. Indessen aus praktischen Gründen würde dem Journal wenigstens einige Beweiskraft beizulegen sein und es sogar keinem großen Bedenken unterliegen, den Art. 424 des Entwurfes anzunehmen, da in erheblichen Fällen die Verklarung nöthig sein werde, die selbstständige Beweiskraft des Journals also in den Hintergrund trete.

Zur Erläuterung des Antrags unter d wurde hierauf noch angeführt, er beschränke die Beweiskraft des Journals auf Angelegenheiten des Seerechtes, um hier die Frage, die im Seerechte doch nicht erschöpfend geregelt werden könne, dahin gestellt sein zu lassen, welche Beweiskraft das Journal

in Ansehung derjenigen Eintragungen habe, die aus publizistischen Gründen gemacht werden müßten, z. B. über die stattgehabten Geburts- und Sterbefälle, während nach dem Antrage unter e das Journal auch über solche Eintragungen Beweis machen würde. Sodann sei ausdrücklich hervorgehoben worden, daß das Journal gegen den Schiffer unter allen Umständen Beweis mache, auch wenn es von ihm selbst nicht geführt, oder sogar, was aus mehr als einem Grunde leicht vorkommen könnte, nicht einmal unterschrieben sein sollte, da er jedenfalls die Aufsicht über dasselbe habe, und somit seinen Inhalt gegen sich gelten lassen müsse. Endlich ergebe eine Vergleichung beider Anträge, daß in dem Vorschlage unter d dem Journal in der Regel und vorbehaltlich des richterlichen Ermessens in jedem einzelnen Falle volle Beweiskraft, in dem Antrage unter e demselben in der Regel und vorbehaltlich des richterlichen Ermessens nur die Kraft, einen unvollständigen Beweis zu machen, beigelegt sei; zu Gunsten der ersteren Ansicht aber lasse sich anführen, daß auch das österreichische editto politico dem Journale in der Regel volle Beweiskraft zuerkenne, gleichviel ob es der Kapitain oder der Scrivano führe, welcher Letztere übrigens eben so wenig beeidiget oder besonders verpflichtet sei, als der Steuermann in der Nord- oder Ostsee, — daß auch in Frankreich dieselbe Ansicht vorwiege, wie sich durch Judikate nachweisen lasse, — und, daß es überhaupt dem Bedürfnisse des Seeverkehrs und der seerechtlichen Auffassung nicht entspreche, die Nachweisung gewöhnlicher Begebenheiten der Reise, zu deren Konstatirung eben das Journal bestehe, in allen Fällen erst von der Eidesleistung des häufig von der Heimath abwesenden Schiffers oder von der mühsamen Beibringung anderer Ergänzungsbehelfe abhängig zu machen.

Von mehreren Mitgliedern wurde hierauf beantragt, von Aufnahme einer Bestimmung über die Beweiskraft des Journals gänzlich Umgang zu nehmen und zur Begründung dieses Antrages geltend gemacht: Bis jetzt sei es, wenigstens in den nordischen Seehäfen Deutschlands, gar nicht üblich, dem Journale allein Beweiskraft beizulegen, jedenfalls nicht, ohne daß dasselbe beeidiget sei. Wie bereits von dem Herrn Referenten angeführt worden, sei es auch sehr bedenklich, dem Journale zu Gunsten des Schiffers Beweiskraft beizulegen, der dasselbe ohne Kontrole für sich anfertige; denn allerdings fehle es für eine Bestimmung der vorgeschlagenen Art an jeder Analogie im Rechte. In den Bestimmungen über die Mäklerbücher liege eine solche Analogie nicht, denn die Mäkler seien obrigkeitlich bestellte und verpflichtete Personen, und eben so wenig in den Bestimmungen über die Beweiskraft der Handelsbücher, denn bei diesen sei eine Kontrole in den von dem anderen Kontrahenten geführten Büchern

enthalten. Nachdem man für nothwendig gehalten habe, bei den Verklarungen die größte Vorsicht anzuwenden, und für dieselben eine Reihe von Formvorschriften vorzuschreiben, wenn sie Beweiskraft haben sollten, würde es inkonsequent sein, dem Journale ohne alle solche Vorsichtsmaßregeln volle Beweiskraft zuzugestehen, obschon die zu beweisenden Thatsachen oft eben so bedeutend und folgenreich seien, als die Unfälle, welche eine Verklarung nothwendig machten. Auch in den neueren Seerechten sei dem Journale eine selbstständige Beweiskraft nirgends beigelegt, und wenn im consolato dem Schiffsbuch Beweiskraft zuerkannt sei, so liege hierin nicht etwa ein Argument für die Richtigkeit der der Diskussion unterstellten Anträge, denn das Schiffsbuch habe einen ganz anderen Inhalt als das Journal, es habe sich auf die am Lande abgeschlossenen Verträge bezogen und die Stelle der Certepartie vertreten; die betreffenden Bestimmungen des editto politico aber beruhten auf der Voraussetzung, daß das Journal von einem verpflichteten Schiffsschreiber geführt werde. Wenn endlich in der Literatur hie und da von einer Beweiskraft des Journals die Rede sei, so solle dies eigentlich nicht so viel heißen, daß das Journal eine vollbeweisende Urkunde sei, die einen im gewöhnlichen Prozesse ausreichenden Beweis liefern könne, sondern daß in Sachen des Seerechtes in der Regel kein voller Beweis erbracht zu werden brauche, und daß so viel Beweis, als dort nöthig sei, auch durch das Journal gemacht werden könne, eine Auffassung, die von der Versammlung noch keineswegs genehmigt worden sei, zumal sie über das Verfahren in Sachen des Seerechtes noch gar nichts bestimmt habe. Die Beweiskraft des Journals scheine auch kein Bedürfniß zu sein, denn in der Regel werde da, wo kein anderer Beweis erbracht werden könne und somit wirklich etwas auf die Beweisführung durch das Journal ankäme, eine Verklarung zulässig, wenn nicht sogar nothwendig sein. Mit dem Bisherigen solle aber nicht gesagt sein, daß das Journal niemals Beweis zu machen im Stande wäre; es gebe vielmehr allerdings eine Reihe von Fällen, in denen der Richter die Beweisfähigkeit des Journales werde anerkennen müssen. Wenn z. B. auf einem Schiffe die ganze Mannschaft ausgestorben sei, werde ohne Zweifel sehr viel auf das Journal ankommen. In solchen Fällen komme aber am Ende auch den anderen Schiffspapieren Beweiskraft zu, wie denn auch oftmals an sich unbedeutende Umstände nach Gestalt der Dinge Einfluß auf die Beweisführung haben könnten. Weiter als hiermit zugegeben sei, gehe aber auch die Auffassung der Betheiligten im gewöhnlichen Leben nicht. Ueber diese Art von Beweiskraft bedürfe es indessen keiner besonderen Bestimmung, da schon die allgemeinen Grundsätze des Prozeß-

rechts ausreichend seien. Ein Mitglied fügte bei, daß man dem Journale jedenfalls nicht anders Beweiskraft beimessen könne, als wenn dasselbe durch den Schiffer oder denjenigen, der es geführt habe, beeidiget sei, weil das Journal voraussichtlich mit größerer Gewissenhaftigkeit geführt werde, wenn die Betheiligten wüßten, daß sie dasselbe in der Folge beschwören müßten. Die Zweckmäßigkeit dieses Vorschlags wurde jedoch hauptsächlich deshalb beanstandet, weil die gesetzliche Entscheidung der Frage, von wem das Journal in einzelnen Prozessen zu beeidigen sei, unlösbare Schwierigkeiten machen werde.

Einer der Herren Abgeordneten hielt dafür, daß man allerdings nicht mit Grund allgemein sagen könne, das Journal mache vollen Beweis, selbst dann nicht, wenn es beeidiget sei. Denn wenn z. B. der Schiffer ein Delikt begangen habe, das mit den Eintragungen in das Schiffsjournal in Zusammenhang stehe, so werde man gewiß nicht zugeben wollen, daß sich der Schiffer durch seine Eintragung und seinen Eid, der gleich einem Reinigungseide des alten peinlichen Prozesses wäre, entlasten könne. Da es aber gleichwohl von Interesse sei, auszusprechen, daß das Journal unter Umständen als Beweisurkunde gelte, so scheine es angemessen, etwa die Bestimmung anzunehmen, daß der Richter in jedem einzelnen Falle nach Erwägung aller Umstände und der Prozeßgesetze zu ermessen habe, welche Beweiskraft dem Journale beizulegen, und daß er berechtiget sei, ihm unter Umständen sogar volle Beweiskraft beizumessen. Es wurde jedoch hiegegen bemerkt, die eben geltend gemachten Erwägungen würden auch den Antrag unter e rechtfertigen, welcher vor dem eben erwähnten Vorschlage noch den Vorzug habe, daß er eine positive Regel aufstelle, denn auch nach dem Antrage unter e habe der Richter die Befugniß, nach Erwägung aller Umstände die Beweiskraft des Journals höher oder niedriger anzuschlagen oder auch gar nicht anzuerkennen.

Gegen den Antrag auf gänzliche Streichung der Bestimmungen über die Beweiskraft des Journals wurde hierauf noch angeführt: Es sei nicht möglich, von dem Journale als einem Beweismittel auch in den Fällen, in welchen die Verklarung nicht vorgeschrieben und somit nicht unbedingt beweisfähig sei, gänzlich zu abstrahiren, ja selbst neben den Verklarungen werde man nicht selten das Journal als Beweismittel haben müssen, z. B. wenn sich nachträglich im Prozesse ergeben sollte, daß ein Thatumstand, der zwar im Journal erwähnt, aber früher für unbedeutend gehalten und darum nicht in die Verklarung aufgenommen worden sei, von Wichtigkeit sei, oder wenn es sich um minder bedeutende Interessen handle, wegen

deren es sich der Kosten einer Verklarung nicht verlohnen würde u. dgl. Es hätten ja auch die Mitglieder, welche sich für die Weglassung aller Bestimmungen über die Beweisfähigkeit des Journals ausgesprochen hätten, zugegeben, daß unter Umständen die Beweisführung durch das Journal unentbehrlich sei. Eine Bestimmung des beantragten Inhaltes sei übrigens auch nicht ohne Analogie im Rechte, denn wohl in den meisten Prozeßgesetzen sei das Prinzip zur Geltung gekommen, daß Thatsachen, welche ihrer Natur nach nicht anders bewiesen werden könnten, auch durch solche Beweismittel vollständig dargethan würden, die außerdem keine volle Beweiskraft hätten, z. B. Vorgänge in Familien durch Verwandte des Beweisführers ꝛc. — Wenn man aber zugebe, daß das Journal unter Umständen Beweiskraft habe, so scheine es angemessener, das Nöthige hierüber im gemeinsamen Gesetzbuche zu bestimmen, damit auch hierüber Rechtseinheit erzielt und nicht bald mehr, bald weniger Gewicht auf das Journal gelegt werde.

Von Seiten des Herrn Referenten wurde schließlich, um die geltend gemachten Bedenken nach Möglichkeit zu beseitigen, folgende Fassung vorgeschlagen:

f. „Das Journal, wenn es ordnungsmäßig geführt und in der Form „unverdächtig ist, liefert Beweis der Begebenheiten der Reise, so„weit keine Verklarung erforderlich und die Beibringung anderer „Beweismittel nicht thunlich ist (soviel als: billiger Weise nicht ge„fordert werden kann)."

Schließlich wurde, nachdem man es allgemein als selbstverständlich bezeichnet hatte, daß auch gegen das Journal Gegenbeweisführung zulässig sei, wenn es gegen Dritte als Beweismittel gebraucht worden, noch darüber distutirt, ob auch dem Schiffer das Recht der Gegenbeweisführung zustehen oder, wie dies in dem Antrage unter d beabsichtigt ist, nicht zustehen solle. Da man es jedoch auf mehreren Seiten für höchst bedenklich hielt, dem Schiffer das Recht der Gegenbeweisführung gegen das Journal auch in solchen Fällen zu nehmen, in denen es nicht schon durch allgemeine Rechtssätze ausgeschlossen sei, z. B. weil der Schiffer die betreffende Eintragung selbst gemacht u. dgl., wurde der erste Satz des Antrags unter d mit dem Zusatze, daß auch dem Schiffer das Recht der Gegenbeweisführung vorbehalten sei, zur Abstimmung gebracht und mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt. Sodann wurde, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, genehmiget, daß für die Bestimmung über die Beweiskraft des Journals, wenn eine solche überhaupt aufgenommen würde, die Fassung

unter f vorbehaltlich der Beschlußfassung über den Grad der Beweiskraft bis zu den Worten angenommen werde: „und die Beibringung" ꝛc. Hierauf wurde auch der eben berührte Schlußsatz des Antrages unter f mit 6 gegen 5 Stimmen angenommen. Die Frage, ob das Journal in der Regel als vollbeweisend angesehen werden solle, wie unter d vorgeschlagen ist, wurde mit 8 gegen 3 Stimmen verneint, dagegen mit 7 gegen 4 Stimmen beschlossen, daß nach dem Vorschlage unter e das Journal in der Regel nur einen unvollständigen Beweis machen solle und daß ein Zusatz zu dieser Bestimmung nach Inhalt des Absatzes 2 von Art. 33 des Entwurfes aus zweiter Lesung zu machen sei. Die gänzliche Streichung der hiermit angenommenen Bestimmungen wurde mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

CCXXIII. Sitzung.

Hamburg, am 21. Juli 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung die schon im Eingange des vorigen Protokolles erwähnte Frage zur Berathung gebracht, ob und in welcher Weise die Beweiskraft der im Auslande aufgenommenen Verklarungen im Gesetze zu regeln sei. Zu dieser Frage waren schon in der Sitzung vom 19. Juli 1858 mehrere Vorschläge vorgelegt worden. Derjenige Herr Abgeordnete, von welchem der Antrag unter lit. b des vorigen Protokolles herrührte, hatte folgende Bestimmung empfohlen:

a. „Verklarungen, welche vor einer auswärtigen Behörde oder Person, „oder vor einem fremden oder mit richterlichen Funktionen nicht „betrauten deutschen Konsulate abgelegt werden, sind hinsichtlich der „Art ihrer Aufnahme nach den Gesetzen des Landes zu beurtheilen, „welchen der Aufnehmende untersteht.

„Der Richter hat aber nach seinem, durch die Erwägung aller „Umstände geleiteten Ermessen von Fall zu Fall zu entscheiden, ob

„dem Inhalte solcher Verklarungen volle Beweiskraft oder ein ge„ringeres Maß der Beweiskraft beizulegen sei, und ob und auf „welche Art im letzteren Falle der unvollständige Beweis ergänzt „werden könne."

Von demjenigen Herrn Abgeordneten aber, welcher den Antrag unter c des vorigen Protokolles eingebracht hatte, war proponirt worden, die desfallsige Bestimmmung auch für die im Auslande aufgenommenen Verklarungen gelten zu lassen, und folgenden Zusatz hiezu anzunehmen:

b. „In wie fern einer im Auslande aufgenommenen Verklarung, bei „welcher den Ortsgesetzen gemäß die Vorschriften des Art. 422 „nicht vollständig befolgt sind, oder die Abnahme der Verklarung „nicht von einer Behörde geschehen, oder die Beeidigung unterblieben „ist, die gleiche oder eine geringere Beweiskraft beizulegen sei, hat „der Richter nach seinem, durch die Erwägung aller Umstände ge„leiteten Ermessen zu entscheiden."

Bei Beginn der heutigen Diskussion trug nun zunächst der Herr Referent Folgendes vor: Die Versammlung habe bereits mehrere Bestimmungen über die im Auslande aufgenommenen Verklarungen genehmiget. Es sei nämlich beschlossen worden, auszusprechen, daß die Verklarungen im Auslande vor den nach den Gesetzen des Orts dazu befugten Behörden oder Personen abzulegen seien, daß es den Landesgesetzen vorbehalten bleibe, zu bestimmen, in welchen Fällen an den letztgedachten Orten die Verklarung vor dem Landeskonsul geschehen könne oder müsse, daß im Auslande, wenn nach den Gesetzen des Ortes eine Beeidigung der Verklarung nicht statthaft wäre, die anderen nach diesen Gesetzen zulässigen Betheuerungsformen anzuwenden seien, endlich, daß die Bestimmung, wonach der Verklarungstermin bekannt zu machen sei, um den Interessenten Gelegenheit zur Theilnahme an der Verklarungshandlung zu geben, nur für inländische Behörden bindend sein solle. Alle diese Bestimmungen kämen ihrem wahren Wesen nach auf den Satz: „locus regit actum" hinaus; es scheine nun angemessener, einfach diesen allgemeinen Satz, dessen Anwendbarkeit, da es sich um die Entscheidung einer in das Gebiet der Beweistheorie fallenden Frage handle, sich in Zweifel ziehen lasse, in das Gesetz aufzunehmen, als in Einzelnheiten der eben erwähnten Art einzugehen, zumal hiedurch, wie sich in der Folge ergeben werde, die entsprechende Redaktion der auf die Verklarungen sich beziehenden Bestimmungen außerordentlich erschwert würde. Ferner scheine es nicht minder empfehlenswerth, diesen allgemeinen Satz mit der Bestimmung über die

Beweiskraft ausländischer Verklarungen in einen Artikel zusammenzuziehen, wodurch dann jeder Zweifel darüber beseitiget würde, welche Bestimmungen nur auf inländische Verklarungen Anwendung leiden, und welche auch für die im Auslande aufgenommenen Geltung haben sollten. Da es nun, so viel die Beweiskraft der letzteren selbst angehe, höchst bedenklich sei, denselben regelmäßig, gleich den inländischen, volle Beweiskraft zuzugestehen, weil nicht allenthalben bei deren Ablegung mit der nöthigen Umsicht verfahren werde, und namentlich die vor ausländischen Notaren errichteten Verklarungen oft zu erheblichen Ausstellungen Anlaß gäben, Erwägungen, wodurch die Anträge a und b veranlaßt seien, werde im Anschlusse an diese Anträge der Vorschlag gemacht, die oben erwähnten Bestimmungen mit Ausnahme des die Konsulate betreffenden Vorbehaltes aus den bisher festgestellten, hauptsächlich auf die inländischen Verklarungen sich beziehenden, Artikeln wegzulassen und folgenden besonderen Artikel anzunehmen:

c. „Die Gültigkeit einer im Auslande aufgenommenen Verklarung, „bei welcher die am Orte ihrer Aufnahme geltenden Gesetze befolgt „sind, kann wegen Nichtbeachtung der auf das Verfahren sich be„ziehenden inländischen Gesetze nicht angefochten werden.

„In wie weit aber einer solchen im Auslande aufgenommenen, „rücksichtlich des Verfahrens den inländischen Gesetzen nicht ent„sprechenden Verklarung eine geringere Beweiskraft als der im In„lande aufgenommenen beizulegen sei, hat der Richter nach seinem „durch die Erwägung aller Umstände geleiteten Ermessen zu ent„scheiden.

„Die Landesgesetze bestimmen, in welchen Fällen die Verklarung „im Auslande vor dem Landeskonsul geschehen könne oder müsse."

Hierauf nahmen diejenigen Herren Abgeordneten, welche die Anträge unter a und b eingebracht hatten, das Wort zur Erläuterung ihrer Vorschläge. Hiebei wurde zum Antrage unter a bemerkt: Es sei erforderlich, näher zu bezeichnen, was man unter einer im Auslande aufgenommenen Verklarung zu verstehen habe. Dahin gehörten ohne Zweifel die vor ausländischen Behörden und Notaren oder vor solchen Konsuln, denen keine richterliche Funktion zukomme, abgelegten Verklarungen; dagegen gehörten diejenigen Verklarungen gewiß nicht zu den ausländischen, welche vor solchen inländischen Konsuln abgelegt würden, die mit richterlichen Funktionen ausgerüstet seien, da diese Konsuln den inländischen Richtern gleich ständen. Diese Verklarungen seien daher ganz gleich den im Inlande aufgenommenen zu beur-

theilen. Sodann könne man auch nicht mit Recht sagen, daß allgemein die Gesetze des Ortes bei Aufnahme der Verklarungen maßgebend sein sollten; die Konsuln seien vielmehr in der Regel verpflichtet, nach den Gesetzen des Landes zu verfahren, für welches sie aufgestellt worden. Ohne Zweifel sei es auch die Absicht der Versammlung nicht, hieran etwas zu ändern, und z. B. zu bestimmen, daß die deutschen Konsuln im Oriente nach türkischen Gesetzen verfahren sollten. Mit Rücksicht auf diese Erwägungen sei die Fassung des Antrags unter a gewählt, und im Uebrigen die Bestimmung des Maßes der Beweiskraft derjenigen Verklarungen, welche wirklich als ausländische betrachtet werden könnten, dem richterlichen Ermessen anheimgegeben.

Zum Antrage unter b aber wurde bemerkt: Die eben erwähnten Bedenken hätten auch in diesem Antrage eine geeignete Erledigung gefunden. Da der Antrag unter c des vorigen Protokolles auch auf ausländische Verklarungen anwendbar sein solle, werde nichts im Wege stehen, die nach den Gesetzen des Inlandes, von den mit richterlichen Funktionen bekleideten Konsuln aufgenommenen Verklarungen als vollbeweisend anzusehen. Was das Bedenken angehe, daß die Konsuln auch im Auslande nach den Gesetzen ihres Landes verfahren müßten, und daß man deshalb nicht sagen dürfe, die Gesetze des Ortes seien maßgebend, so entbehre dasselbe der nöthigen Begründung, denn den mehrerwähnten Konsuln komme im Auslande das Vorrecht der Exterritorialität zu, die Gesetze des Ortes seien demnach für einen solchen Konsul nicht die Gesetze des Landes, in dem er wohne, sondern die Gesetze des Landes, für welches er aufgestellt sei. Der Antrag unter b habe aber, da, wie bereits bemerkt, auch der Antrag unter c des vorigen Protokolles für ausländische Verklarungen maßgebend sein solle, weiter noch die Absicht, auszusprechen, daß auch diejenige Verklarung als vollbeweisend anzuerkennen sei, welche im Auslande nach Maßgabe der Bestimmungen des deutschen Seerechtes aufgenommen worden, obschon dabei die Gesetze des Auslandes nicht beobachtet seien. Dies auszusprechen, sei von großem Interesse, weil man bei einer strengen Anwendung des Satzes: locus regit actum, solchen Verklarungen die Gültigkeit absprechen müßte, und hierüber schon viel gestritten worden sei.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf der Antrag gestellt, über die Beweiskraft ausländischer Verklarungen im allgemeinen deutschen Seerechte gar nichts zu sagen, und zur Begründung dieses Antrags geltend gemacht: Man könne zwar zugeben, daß die Grundsätze, deren Annahme in den vorliegenden Anträgen empfohlen werde, in der Hauptsache richtig seien, die ausdrückliche Aufnahme derselben in das Gesetz habe aber er-

hebliche Bedenken. Vor Allem gehöre die Erledigung der zur Debatte gebrachten Frage gar nicht hieher, sondern in das Prozeßrecht. Im Prozeßrechte sei der rechte Ort, zu bestimmen, welche Beweiskraft eine Urkunde habe, die im Auslande errichtet werden mußte. Sodann sei die Erledigung dieser Frage auch für die internationalen Beziehungen der seefahrenden Staaten von der höchsten Bedeutung, und deshalb ein kluges Schweigen der Aufnahme ausdrücklicher Gesetzesbestimmungen vorzuziehen. Bis jetzt habe man im Auslande die in deutschen Seeplätzen aufgenommenen Verklarungen, obschon dabei die Gesetze des Auslandes, dem der betreffende Schiffer angehörte, oder vor dessen Gerichten diese Verklarungen zur Vorlage gekommen seien, nicht beobachtet gewesen, unbedenklich als beweiskräftig anerkannt, ja man habe sogar einen gewissen Werth auf dieselben gelegt, wegen der großen Vorsicht, mit welcher sie meist aufgenommen worden. Wenn man nun im deutschen Seerechte ausdrücklich den Satz aufstelle, daß den im Auslande aufgenommenen Verklarungen überhaupt oder dann, wenn die deutschen Gesetze bei ihrer Ablegung nicht beobachtet worden, nicht ohne Weiteres dieselbe Beweiskraft zugestanden werden könne wie den deutschen Verklarungen, sondern erst im richterlichen Ermessen stehe, zu bestimmen, wie viel Beweiskraft denselben zukommen solle, so sei zu befürchten, daß vom Auslande Retorsion auch gegen die deutschen Verklarungen geübt werden würde. Ohne Zweifel würde dies in hohem Grade zu beklagen sein. Während ferner in der Praxis bis jetzt die ausländischen, im Bestimmungshafen aufgenommenen Havariepapiere von allen Betheiligten als gültig anerkannt würden und ebenso die deutschen Verklarungen im Auslande, so daß man dieselben in der Regel unbedenklich den Dispachen zum Grunde zu legen pflege, würden durch einen Satz der eben erwähnten Art namentlich die Assekuradeure verleitet werden, die Sache zum Prozesse kommen zu lassen, um zu versuchen, ob der Richter sich nicht veranlaßt sehe, der Verklarung die volle Beweiskraft abzusprechen. Diese Befürchtung sei um so mehr begründet, als die Verklarungen hauptsächlich bei Havariefällen von Bedeutung seien, und somit sehr oft gegen ausländische Assekuradeure vor auswärtigen Gerichten in Vorlage gebracht werden müßten. Die ausdrückliche Aufnahme der beantragten Bestimmungen würde gegen die bisher gebräuchlichen Grundsätze des internationalen Seerechtes verstoßen. In England würden bis jetzt nicht blos die Gesetze des Auslandes, sondern sogar dessen rechtliche Gewohnheiten über die Aufnahme von Verklarungen respektirt. Kein anderes Seerecht enthalte ähnliche Bestimmungen, wie die hier in Vorschlag gebrachten. Es empfehle sich für keine Art von Legislation, über die Wirkungen ausländi-

scher Gesetze etwas zu bestimmen und enthielten auch in der That alle neueren Civilgesetzgebungen keine Vorschrift hierüber. Um so bedenklicher sei es, solche Vorschriften für das Seerecht aufzustellen, bei welchem mehr als bei allen anderen Gesetzgebungen eine vorsichtige und schonende Behandlung internationaler Fragen geboten sei. Auch bei Berathung des französischen Rechtes sei die Frage, ob über die Kollision auswärtiger Gesetze etwas aufzunehmen sei, zur Sprache gebracht worden; man habe aber eingesehen, daß man mit ausdrücklichen Bestimmungen nur Verwickelungen herbeiführen würde, und habe deshalb davon Umgang genommen. In Folge hievon enthalte das französische Recht zwar Bestimmungen darüber, daß die Schiffer im Auslande vor den französischen Konsuln u. dgl. verklaren müßten, um ihre Diligenz zu beweisen, aber darüber, welche Verklarungen des Auslandes vor französischen Gerichten Beweiskraft haben sollten, sei nichts gesagt. Es stehe auch mit der bisher im Handelsgesetzbuche befolgten Auffassung im Einklang, wenn in Betreff der auswärtigen Urkunden nichts bestimmt werde, denn in dem ersten Buche sei auch darüber nichts gesagt worden, welche Beweiskraft den Büchern ausländischer Kaufleute und ausländischer Mäkler zukomme. Wenn man aber, wie im Laufe der Diskussion geschehen, zur Aufrechthaltung der vorliegenden Anträge weiter eingewendet habe, daß die in Vorschlag gebrachten Bestimmungen selbstverständlich nur für deutsche Schiffer verbindlich sein sollten und deshalb unentbehrlich seien, weil man diesen sagen müsse, wie sie sich im Auslande bei Verklarungen zu verhalten hätten und sie veranlassen sollte, soviel wie möglich auch im Auslande bei ihren Verklarungen die Gesetze des Inlandes zu beobachten, so komme hiegegen in Betracht, daß die vorliegenden Anträge ihrer Fassung nach viel weiter gingen, und daß bei einer solchen Auffassung die in Rede stehenden Bestimmungen nur wenig praktischen Werth hätten, zumal deutsche Kaufleute ihre Waaren eben so wohl mit fremden als mit deutschen Schiffen zu verladen pflegten, und daß es sich wegen der großen Kosten und des Zeitaufwandes, welche nicht selten mit dem Verfahren ausländischer Gerichte verbunden seien, nicht empfehle, den Schiffer anzuweisen, daß er so lange, als nur immer möglich, auch im Auslande sich an die Gerichte zu wenden habe. Ein Mitglied fügte noch hinzu, die Unterscheidung, welche in dem Antrage unter c zwischen der Gültigkeit und der Beweisfähigkeit der Verklarungsurkunden gemacht werde, scheine nicht begründet zu sein; Beides falle zusammen, denn eine Verklarungsurkunde, welcher keine Beweiskraft zukomme, stehe dem Erfolge nach einer ungültigen gleich. Ferner scheine es ganz ungerechtfertiget zu sein, die Bestimmung der Beweiskraft ausländischer Verklarungen

lediglich dem richterlichen Ermessen anheimzugeben. Nachdem man es für nothwendig gehalten habe, eine Menge von Vorschriften aufzustellen, denen eine inländische Verklarung entsprechen müsse, wenn sie vollbeweisend sein solle, gehe es gewiß nicht an, es ohne alle näheren Vorschriften dem richterlichen Ermessen anheim zu geben, den ausländischen Verklarungen nicht nur eine geringere, sondern eine eben so große Beweiskraft als den legalen inländischen beizulegen.

Gegen diese Ausführungen wurde jedoch von anderen Seiten eingewendet: Ueber die Beweiskraft ausländischer Verklarungen aus dem Grunde zu schweigen, weil eine Frage des Prozeßrechts berührt werde, sei ungerechtfertiget. Wäre dieser Grund durchgreifend, so würde das Institut der Verklarung überhaupt im Gesetzbuche gänzlich übergangen werden müssen. Die im Auslande aufgenommenen Verklarungen kämen ferner so häufig vor, daß es unverkennbar ein dringendes Bedürfniß sei, den Schiffern sowohl als den erkennenden Richtern einen Anhaltspunkt für ihr Verhalten gegenüber diesen Urkunden zu geben. Bei der Eigenthümlichkeit des Institutes der Verklarung sei dies um so unvermeidlicher, als sonst die größten Zweifel darüber bestehen würden, welche Grundsätze zur Anwendung zu bringen seien. Die Befürchtung, daß in Folge etwaiger, durch die Annahme der vorliegenden Anträge hervorgerufenen Retorsion die deutschen Verklarungen in Prozessen gegen auswärtige Assekuradeure u. dgl. für die Zukunft für minder beweisend angesehen werden könnten, als dies bisher der Fall gewesen sei, habe zwar eine gewisse Bedeutung, dürfe jedoch den Gesetzgeber nicht abhalten, eine an sich gerechtfertigte Vorschrift zu verkünden. Die Gefahr werde außerdem überschätzt; denn einmal würden die deutschen Verklarungen wegen der großen Vorsicht, mit der sie aufgenommen werden müßten, allenthalben ihren Werth behalten und dann würden die erwähnten Retorsionen ein zweischneidiges Schwert in der Hand des Auslandes sein, welches eben so den auswärtigen Verklarungen wie den deutschen gefährlich werden könnte; die Sache werde deshalb gewiß von keinem Staate auf die Spitze getrieben werden. Wenn übrigens kein anderes Seerecht Bestimmungen über die Beweiskraft ausländischer Verklarungen enthalte, so komme dies großentheils daher, daß diese Rechte keine festen Beweistheorien enthielten. Auch der Umstand, daß im ersten Buche keine Bestimmungen über die Beweiskraft ausländischer Kaufmanns- und Mäklerbücher aufgestellt seien, entscheide nicht, denn diese würden weit seltener in Frage kommen als ausländische Verklarungen; für Bestimmungen dieser Art sei also kein so dringendes Bedürfniß vorhanden gewesen, wie für Bestimmungen über ausländische Verklarungen. Die Unterscheidung

zwischen Gültigkeit und Beweisfähigkeit ausländischer Verklarungs-Urkunden sei ferner nicht ungerechtfertigt; denn eine, wenngleich nicht vollbeweisende Verklarung könne doch insoferne volle Gültigkeit haben, als sie nicht allein ein sehr erhebliches Beweismittel bleibe, sondern auch der Schiffer seiner Pflicht zu verklaren durch Ablegung einer solchen Verklarung gegenüber den Ladungs-Interessenten, Assekuradeuren ꝛc. ꝛc. genügen, somit nicht wegen Unterlassung der Verklarung in Anspruch genommen werden könne. Wenn endlich die Bestimmung der Beweiskraft ausländischer Verklarungen, ähnlich wie die der Handlungsbücher dem richterlichen Ermessen anheimgegeben sei, so lasse sich auch ohne ausdrückliche Vorschriften erwarten, daß die Gerichte einer Verklarung keine volle Beweiskraft beilegen würden, wenn sie nicht mindestens gleich große Garantien der Glaubwürdigkeit biete wie die deutschen Verklarungen. Noch wurde, um dem, was gegen die unbedingte Anwendung des locus regit actum gesagt worden war, zu begegnen, von einem Herrn Abgeordneten vorgeschlagen: „Wenn ein inländischer (deutscher) Schiffer im Auslande eine Verklarung abgelegt habe, die seinem eigenen, dem deutschen Landesgesetze entspräche, so solle es der Gültigkeit derselben nicht schaden, wenn die Gesetze des Ortes der Verklarung Abweichendes über die Art der Aufnahme enthielten.“ Indessen wurde bei der Abstimmung mit 6 gegen 5 Stimmen beschlossen, über die Beweiskraft der im Auslande abgelegten Verklarungen keine Bestimmungen in das gemeinschaftliche Seerecht aufzunehmen.

Hierauf ging ein Mitglied auf die in der vorigen Sitzung angenommene Bestimmung über die im Inlande abgelegten Verklarungen zurück und brachte hiezu vor: In der vorigen Sitzung sei wörtlich Folgendes beschlossen worden:

„Die nach Vorschrift der Art. 422 sqq. aufgenommene Verklarung,
„aus welcher nicht erhellt, daß sie mit dem Journal im erheblichen
„Widerspruch steht, wenn die Erklärung des Schiffers und der
„Schiffsleute (oder Schiffsmannschaft) sich in wesentlichen Stücken
„nicht widerspricht, liefert vollen Beweis der dadurch bekundeten Begebenheiten der Reise.

„Jedem Betheiligten bleibt im Prozesse der Gegenbeweis vorbehalten.“

Abgesehen nun von der Stylisirung, frage sich, wozu eine Bestimmung aufzunehmen sei, welche nothwendig auf die Ansicht führe, daß in deutschen Verklarungen häufig Widersprüche vorkämen. Enthielten die Ge-

setzgebungen anderer seefahrenden Nationen solche verklausulirte Bestimmungen nicht, so werde man im Auslande nothwendig zu der Meinung kommen, daß triftiger Grund vorhanden sei, gegen deutsche Verklarungen vorsichtig zu sein. Durch solche Bestimmungen würden die deutschen Verklarungen, deren Ansehen für den See- und Handelsverkehr doch von so eminenter Wichtigkeit sei, ohne Zweifel diskreditirt. Wenn man in einem Passe sagen würde, man möge den Inhaber desselben ungehindert ziehen lassen, vorausgesetzt, daß er keine Kontrebande mit sich führe, so werde gewiß jeder Douanier auf den Gedanken gebracht, der Inhaber des Passes bedürfe einer besonderen Aufsicht, und werde ihn weit mehr als jeden anderen Reisenden kontroliren. Die betreffende Fassung führe auch unausbleiblich zu Chikanen, Weiterungen und Zeitverlust. Wer bis jetzt einer deutschen Verklarung Vertrauen geschenkt habe, werde nun sagen, caveto, das Gesetz selbst giebt den Fingerzeig, daß man erst das Journal vergleiche, ergo verlange ich Edition desselben. Nun brauche aber nicht deduzirt zu werden, wie häufig (z. B. wenn die Ladungsinteressenten an zehn verschiedenen Orten versichert seien) es unmöglich sein werde, diesem Gesuche zu genügen. Sei ihm aber genügt, wie sehr könne nicht jede Aeußerung, auch nur außerhalb des Journals, (nicht contra, sondern praeter) gedrückt und gepreßt werden! Es sei gewiß legislatorisch nicht richtig gehandelt, dergleichen herbeizuführen. Wozu solle eine Bestimmung nützen, die in der That keinen neuen, keinen speziell seerechtlichen Satz, sondern nur den Satz enthalte, der allgemeinen Rechtens sei, daß, wenn ein vorgelegtes Dokument an wesentlichen Widersprüchen laborire oder mit seinem relato in Kontradiktion sich befinde, es keine volle Beweiskraft habe. Was würde man von einer Notariatsordnung denken, wenn sie den Satz enthielte, daß die durch Vermittelung eines Notars aufgenommenen Akten, in welchen sich wesentliche Widersprüche befänden, keine volle Beweiskraft hätten? Es werde deshalb beantragt, mit Weglassung der beschwerenden Füllung, einfach zu sagen:

d. „Die nach Vorschrift Art. 422 sqq. aufgenommenen Verklarungen „liefern den Beweis der dadurch beurkundeten Begebenheiten der „Reise, vorbehaltlich des Gegenbeweises."

Gegen diesen Antrag wurde jedoch von mehreren Seiten eingewendet: Die Befürchtung, es möchte die Einschaltung des Zwischensatzes, dessen Streichung unter d befürwortet sei, nämlich der Worte: „aus welcher nicht erhellt, daß sie mit dem Journal im erheblichen Widerspruch steht, wenn die Erklärung des Schiffers und der Schiffsleute sich in wesentlichen

Stücken nicht widerspricht", zu einer Verdächtigung der deutschen Verklarungen führen, könne nicht getheilt werden. Es sei völlig unersichtlich, weshalb die Bestimmung, die Beweiskraft der Verklarung werde durch Widersprüche mit dem Journal u. dgl. beeinträchtiget, die Vermuthung hervorzurufen im Stande sei, eine jede Verklarung leide an solchen Widersprüchen. Ob denn der Gesetzgeber die gerichtlichen Urkunden seines Landes schon dadurch verdächtige, daß er vorschreibe: eine gerichtliche Urkunde mit wesentlichen Widersprüchen entbehre der vollen Beweiskraft? Die Einschaltung, deren Beseitigung beantragt werde, stehe ferner mit dem Wesen der Verklarung in enger Beziehung, weshalb sie als eine überflüssige nicht gelten könne; ihre Beibehaltung, da der Nachdruck auf den Worten: „erheblichen" und „in wesentlichen Stücken" liege, habe außerdem den Vortheil, daß dadurch hervorgehoben werde, es solle das Vorhandensein von Widersprüchen in unwesentlichen Dingen der Beweiskraft der Verklarungen keinen Eintrag thun. Eben deshalb sei diese Einschaltung auch eher dazu geeignet, Chikanen abzuschneiden, als sie zu befördern. Die Weglassung dieser Zwischensätze, durch welche die wesentlichen Voraussetzungen ins Licht gestellt würden, auf welche es bei der Prüfung der Verklarungen anzukommen habe, würde das Gegentheil von dem bewirken, was der Antrag unter d bezwecke. Namentlich würde man alsdann, bevor man der Verklarung Beweiskraft beilege, in jedem Falle erst den Nachweis verlangen, daß sie allen einzelnen Vorschriften des Art. 422 folg. entsprechend aufgenommen sei. Gerade dadurch würde aber eine Reihe chikaneuser Einwendungen gegen die einzelnen Verklarungen hervorgerufen werden.

Um dem zuletzt erwähnten Bedenken abzuhelfen, wurden von verschiedenen Seiten Vorschläge gemacht, welche jedoch im Laufe der Diskussion wieder zurückgezogen wurden. Von einem Herrn Abgeordneten wurde aber aus demselben Grunde statt der Worte: „nach Vorschrift der Art. 422 folg." vorgeschlagen, zu setzen: „ordnungsmäßige."

Bei der Abstimmung wurde zunächst der Antrag unter d mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen und sodann mit 6 gegen 5 Stimmen auch dem zuletzt erwähnten Antrage stattzugeben beschlossen, dabei jedoch anerkannt, daß mit der hiedurch angenommenen Fassung der Frage: wer im Falle der Anfechtung der Ordnungsmäßigkeit einer Verklarung die Beweislast zu übernehmen habe, in keiner Weise präjudizirt sein solle.

Hierauf wurde von dem Herrn Referenten hervorgehoben: Die so

eben angenommene Vorschrift, daß ordnungsmäßige Verklarungen in der Regel vollen Beweis zu liefern im Stande seien, werde voraussichtlich zu der Auslegung führen, daß die Versammlung auch den im Auslande abgelegten und nach Maßgabe der hiebei anzuwendenden Gesetze als ordnungsmäßig erscheinenden Verklarungen die Kraft eines vollen Beweises habe beilegen wollen. Eine solche Auslegung werde um so weniger abzulehnen sein, als in den Bestimmungen über die Aufnahme der Verklarungen mehrfach der ausländischen Verklarungen Erwähnung geschehe, wie bereits beim Beginne der Sitzung hervorgehoben worden sei. Diese Auslegung entspreche jedoch der Absicht der Versammlung in keiner Weise, nachdem die eben erwähnte Bestimmung nur für inländische Verklarungen angenommen, und heute beschlossen worden sei, über die Beweiskraft ausländischer Verklarungen gar nichts aufzunehmen, also auch nicht zu sagen, daß sie vollen Beweis liefern könnten, wenn sie ordnungsmäßig seien. Da nun die im Eingange der Sitzung zusammengestellten, schon in den früheren Berathungen angenommenen, Vorschriften über die ausländischen Verklarungen nunmehr von sehr geringem Werthe seien, nachdem beschlossen sei, über die Beweiskraft derselben nichts zu bestimmen, da es ferner gar nicht möglich wäre, ohne eine Andeutung darüber, daß man die ausländischen Verklarungen hinsichtlich der Beweiskraft den inländischen gleichzustellen Bedenken getragen habe, die erwähnte Auslegung durch die Redaktion des Gesetzes ferne zu halten, so scheine es am angemessensten, sämmtliche Bestimmungen über die ausländischen Verklarungen zu streichen, der letzteren also im Gesetze gar keine Erwähnung zu thun, zumal dies auch in anderen Legislationen geschehen sei, und die ganze Frage der Praxis und Wissenschaft anheimzugeben.

Nach stattgehabter Diskussion, in welcher von mehreren Seiten die Begründung der eben berührten Bedenken anerkannt, von anderen Seiten aber hervorgehoben wurde, daß es nicht unangemessen wäre, die in Betreff der Beweiskraft inländischer Verklarungen angenommene Bestimmung auch auf ausländische Verklarungen anzuwenden, zumal die Praxis von selbst dahin führen werde, daß man ordnungsmäßige ausländische Verklarungen als vollbeweisend ansehe, wurde zuerst einzeln über die Streichung der für ausländische Verklarungen angenommenen Bestimmungen abgestimmt und hiebei die Streichung der Vorschrift, daß ausländische Verklarungen vor den nach den Gesetzen des Ortes dazu bestimmten Behörden und Personen abzulegen seien, mit 7 gegen 4 Stimmen, die Streichung der Vorschrift, daß im Auslande auch andere Bekräftigungsformen als die Beeidigung zulässig seien, mit 10 gegen 1 Stimme, die Streichung der Bestimmung,

daß nur den inländischen Behörden die Bekanntmachung des Verklarungstermines zur Pflicht zu machen sei, mit allen Stimmen abgelehnt, dagegen wurde bei der allgemeinen Abstimmung über die Streichung dieser Bestimmungen mit allen Stimmen der Beschluß gefaßt, sämmtliche auf die ausländischen Verklarungen sich beziehenden Vorschriften zu streichen.

CCXXIV. Sitzung.

Hamburg, am 23. Juli 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung, welcher der Herr Abgeordnete Syndikus Dr. Mann aus Rostock nicht mehr beiwohnte, zur Berathung des

Art. 425

des preuß. Entwurfes übergegangen, und dessen Streichung beantragt, da sein Inhalt zwar in vielen Fällen ganz angemessen, aber eben so oft gefährlich, und je nach den Umständen des einzelnen Falles ein anderes Verfahren das richtige sei, weshalb man die Wahl desselben in das Ermessen des Schiffers stellen müsse, dem es ja freistehe, wenn er seiner eigenen Einsicht zu trauen Bedenken trage, die Korrespondenten des Rheders u. dgl. zu Rathe zu ziehen. Gegen den Antrag auf Streichung des Artikels wurde aber eingewendet: Die Vorschrift finde sich nicht allein im preuß. allgemeinen Landrechte, sondern auch im holländischen Rechte; ihre Zweckmäßigkeit und Sachgemäßheit für die meisten Fälle sei auch ebenso unläugbar als es nöthig erscheine, dem Schiffer, dessen Verantwortlichkeit man nicht übermäßig steigern dürfe, eine bestimmte Anweisung zu ertheilen, wie er sich unter den fraglichen ausnahmsweisen Umständen zu verhalten habe, was nicht ausschließe, daß er ein anderes Verfahren einschlagen müsse, wenn wegen abnormer Verhältnisse die Befolgung der Regel gefährlich zu werden drohe; vergegenwärtige man sich die schwierige Lage des Schiffers, welcher bei Eintritt des in dem Artikel vorgesehenen Falls

einen schleunigen Entschluß, woran sich die erheblichsten Folgen knüpften, zu fassen habe, ohne daß er in der Regel im Stande sei, Rath oder Anweisung einzuholen, so müsse man zugestehen, daß durch die Annahme des Artikels dem Interesse Aller mehr gedient werde, als wenn man wegen der Besorgniß der Unangemessenheit des Vorschlags für einzelne seltene Fälle Alles in das Ermessen des Schiffers stelle und dadurch Gefahr laufe, daß derselbe auch in den weitaus die Regel bildenden Fällen zu verkehrten Maßregeln greife. Es wurde jedoch mit 8 gegen 2 Stimmen die Streichung des Artikels genehmigt.

Zu

Art. 426

wurde gleichfalls die Streichung beantragt, und hiefür angeführt: An verschiedenen Orten hätten sich Sachverständige gegen die Bestimmung dieses Artikels ausgesprochen; auch hier müsse dem Kapitain, wie bei dem im vorigen Artikel behandelten Falle, die Wahl des richtigen Verfahrens überlassen bleiben; der Schiffer habe zu erwägen, ob es den Umständen nach gerathen sei, ein Reklameverfahren einzuleiten, zumal dasselbe in der Regel sehr große Kosten im Gefolge habe und somit die Einleitung eines solchen Verfahrens nur neuen Nachtheil bringen könnte, wenn die Fruchtlosigkeit desselben gewiß vorherzusehen sei. Auf keinen Fall aber könne man dem Schiffer überlassen zu entscheiden, ob eine Aufbringung oder Anhaltung gerecht oder ungerecht sei, wie doch im Entwurfe geschehen. Zudem würde die Bestimmung, daß der Schiffer den Abladern Kenntniß von der Aufbringung des Schiffes zu geben habe, häufig unausführbar sein, wenn das Schiff mit Stückgütern beladen gewesen. Für die Beibehaltung des Artikels wurden dagegen die für die Annahme des Art. 425 vorgebrachten Gründe wiederholt und hinzugefügt: Die Zweckmäßigkeit der im Entwurfe vorgeschlagenen Bestimmung sei für die meisten Fälle unbestreitbar und von verschiedenen Autoren anerkannt, das holländische Recht enthalte eine ähnliche Vorschrift, und auch die bei der ersten Berathung des Entwurfes zu Rathe gezogenen Sachverständigen hätten sich für dieselbe ausgesprochen; das für den Fall der Stückgüterbeladung geäußerte Bedenken sei durch eine Fassungsänderung leicht zu erledigen. Die Versammlung beschloß jedoch mit 8 gegen 2 Stimmen auch diesen Artikel zu streichen. Sodann wurde auch zu

Art. 427

die Streichung empfohlen; da auch in dem hier in Rede stehenden Falle die ganze Entscheidung dem Ermessen des Schiffers anheimgegeben werden

müsse und eine allgemeine gesetzliche Norm, möge sie auch mit größter Vorsicht ausgewählt und abgefaßt sein, in vielen Fällen gerade das vorschreiben werde, was nach den vorliegenden Umständen vielleicht unausführbar oder gefährlich wäre, weil z. B. der nächste Hafen für den Schiffer wegen des Tiefgangs seines Schiffes nicht zugänglich sei u. dgl. Die Richtigkeit dieser Behauptung wurde durch Anführung mehrerer Beispiele aus verschiedenen Kriegen darzuthun versucht und schließlich darauf verwiesen, daß auch das englische Recht keine solche Bestimmung enthalte, wie sie hier in Vorschlag gebracht werde, indem sich dieses darauf beschränke, dem Schiffer die gesetzliche Erlaubniß zu ertheilen, daß er in den Hafen, von welchem er ausgelaufen, zurückkehre und Bezahlung der Fracht verlange.

Für die Beibehaltung des Art. 427 wurde jedoch unter Bezugnahme auf die für Art. 425 angeführten Gründe geltend gemacht: Die Bestimmung des Art. 427 sei schon im alten preuß. Seerechte, im preuß. allgemeinen Landrechte und auch fast in allen neueren Seerechten, so im französischen, holländischen und spanischen Rechte, wenn auch mit unwesentlichen Abweichungen, enthalten und sei somit durch die Erfahrung dergestalt bewährt, daß schon hierin ein Grund liege, sie festzuhalten.

Es wurde jedoch mit 8 gegen 2 Stimmen auch die Streichung dieses Artikels beschlossen.

Hierauf ging ein Mitglied auf den

Art. 413

des preuß. Entwurfes, soweit er die Deckladungen betrifft, zurück und brachte hierzu vor: In der Sitzung vom 30. Juni 1858 (Protokoll Seite 1759 flgd.) sei beschlossen worden:

> Daß der Schiffer sich verantwortlich mache, wenn er ohne Genehmigung des Abladers dessen Güter auf das Verdeck oder in die auf dem Verdecke befindlichen, wenngleich eingedeckten, Räume verlade.

Dieser Beschluß sei den Verhältnissen nicht entsprechend, höchst bedenklich und unausführbar. Eine ähnliche Bestimmung wie die ursprüngliche des preuß. Entwurfs finde sich zwar auch im preuß. allgemeinen Landrechte, im Code de comm. und im holländischen Handelsgesetzbuche Art. 348, indem danach der Schiffer für allen Schaden verantwortlich sei, welcher den, durch ihn auf das Oberverdeck (franz.: tillac, holländ.: overloop) geladenen, Gütern zustoße, so daß den Schiffer, wenn er gleich stets für die gehörige Verladung und Stauung der Güter zu haften habe (Art. 433 des preuß. Entwurfs, vergl. auch Art. 496), diese Haftung ohne Weiteres treffe, wenn die Güter ohne Erlaubniß des Abladers auf Deck geladen

seien, obgleich er im Uebrigen gehörig diligentiam prästirt habe. Was unter „tillac, overloop“ (Oberverdeck) zu verstehen sei, sei so wenig bestimmt gesagt, wie der Ausdruck „Verdeck“ im preuß. Entwurfe weiter erklärt sei, wogegen es in der deutschen Uebersetzung des span. H. G. B. Art. 665 heiße: „Oben auf das Verdeck.“ Allein wie man jene Ausdrücke auch verstehen möge, bei dem jetzigen Stande des Schiffsbaues und der Seefahrt könne und dürfe jedenfalls nicht mehr ohne Weiteres alle und jede Benutzung eines auf dem Hauptverdecke befindlichen Raumes zur Verladung von Waaren unter das hier fragliche Verbot fallen. Denn nach den neueren Einrichtungen der größeren Seeschiffe, insbesondere auch der Dampfschiffe, würden häufig die Kajüten und sonstigen Räume auf dem Hauptverdecke so fest, sicher und dicht gemacht und dergestalt mit dem Schiffe in Verbindung gesetzt, daß eine Verladung in denselben einer solchen unter dem Hauptverdecke völlig gleich geachtet werden müsse und wirklich gleich geachtet, sogar vorgezogen werde; ja, auf Dampfschiffen, und zwar den allerbesten und sichersten, welche existirten, erstrecke sich dieser eingedeckte Raum auf dem Hauptverdecke häufig fast über das ganze Schiff, und gerade in diesem Raume über dem Hauptverdecke befinde sich meistens die Kajüte erster Klasse mit Salon und Schlafräumen für die Passagiere und ihr Gepäck, woran, wie die Erfahrung lehre, Niemand Anstoß nehme. Obgleich diese Räume nun für völlig sicher erachtet würden, und zwar sogar zur Aufnahme von Menschen, solle doch nach dem oben erwähnten Beschlusse der Schiffer für allen und jeden Schaden unbedingt verantwortlich sein, welcher den Gütern zustoße, die in eben diesen Räumen verladen seien! Man müsse dies wenigstens als den Sinn der angefochtenen Bestimmung annehmen, wenn sie überhaupt Bedeutung haben solle. Eine solche Bestimmung könne aber unmöglich überall Eingang finden, weil sie der Natur der Sache und dem Gebrauche widerspreche. Niemand rede von einer Deckladung, wenn die Waare in der, auf Deck befindlichen, Kajüte untergebracht sei. Eine so weit gehende Bestimmung finde sich, so viel bekannt, in keinem einzigen Seerechte; sie werde eben deshalb, wenn sie in das deutsche Seerecht allein aufgenommen würde, nur zu leicht unbeachtet bleiben, und es werde daher meistens in den Konnossementen an der nöthigen ausdrücklichen Erwähnung der Verladung in den fraglichen Räumen fehlen, die man schon in der früheren Debatte als ein Mittel bezeichnet habe, um mit Zustimmung aller Betheiligten solche Verladungen möglich zu machen. Dies werde aber eine völlig unbegründete, unbedingte Haftpflicht des Schiffers und des Schiffseigners für allen, solchen Gütern zustoßenden, Schaden zur

Folge haben, auch wenn der Schiffer im Uebrigen allen seinen Verpflichtungen aufs Pünktlichste und Sorgfältigste nachgekommen sei; die fragliche Bestimmung lasse endlich weitere Verbesserungen im Schiffsbau ganz außer Acht, versetze die deutsche Rhederei in den entschiedensten Nachtheil gegen die anderer Nationen, welche solche Beschränkungen nicht kennten, und sei geeignet sie auf lange Jahre hinaus zu fesseln. Der Bestimmung in Frage stehe aber auch noch die Erwägung entgegen, daß, wenn es einmal etwas absolut Unerlaubtes für den Schiffer sei, Waaren in den fraglichen Räumen zu verladen, und die Verladung in diesen verdeckten Räumen der Verladung auf dem freien Decke völlig gleich stehen solle, mit anderen Worten: wenn unter Verdeck nur das Hauptverdeck verstanden sein solle — dann dieses auch bei der Havarie grosse und bei der Versicherung gelten müßte, so daß für die Güter, welche in solchen Räumen verladen seien, weder nach Art. 565 sub 1 Ersatz geleistet würde, noch von ihnen nach Art. 578 sub 4 kontribuirt werde, und daß nach Art. 619 eine Versicherung der, in diesen Räumen verladenen, Gegenstände ohne besondere Anzeige nur als eine Versicherung: „frei von Beschädigung und frei von Werfen und von Ueberbordspülen" gelte. Denn, abgesehen davon, daß überall, wenigstens im preuß. Entwurfe, in der Lehre von der Havarie grosse und der Versicherung die nämlichen Ausdrücke („auf Verdeck" „auf Deck") gebraucht seien, wie hier, treffe die ratio des Beschlusses, die angebliche Gefährlichkeit einer solchen Verladung, entweder überall, und bei den sämmtlichen angeführten Bestimmungen, oder gar nicht, oder doch nicht so entschieden und unwiderleglich zu, daß eine absolute Verhaftung des Schiffers für allen Schaden, der solchen Gütern zustoße, ausgesprochen werden dürfte. Wenn letzteres aber nicht beabsichtiget sei, dann bleibe die Bestimmung als zwecklos besser ganz weg, zumal bei einmal gesetzlich anerkannter Gefährlichkeit ein Verzicht Dritten gegenüber, z. B. in Havariefällen, völlig wirkungslos sein würde. (Vergl. Art. 553 verb. „das auf Deck befestigte Boot.") Das Einzige und Unbedenkliche, was im Gesetze ausgesprochen werden könne und dürfe, sei demnach der Grundsatz, daß der Schiffer sich verantwortlich mache, wenn er ohne Erlaubniß des Abladers dessen Güter auf das offene, freie Verdeck lade, so daß sich das Gesetz nur über eine Verladung gleichsam im Freien äußere, möchten dann die Waaren mit Segeln, Persennings u. dgl. zugedeckt werden oder nicht. Dagegen scheine es sich zu empfehlen, den Fall, wenn die Verladung in sogenannten eingedeckten Räumen Statt gefunden habe, im Gesetze unentschieden zu lassen, damit nach Maßgabe der Verhältnisse des einzelnen Falles bemessen werde, ob und wie weit der Schiffer bei

einer Verladung in letzteren verantwortlich, namentlich, ob er auf Grund von Art. 413 Absatz 1, Art. 433 und Art. 496 haftbar sei. Dem Bisherigen gemäß werde beantragt, den Art. 413 des preuß. Entwurfs hinsichtlich des hier fraglichen Satzes dahin zu fassen:

a. „Der Schiffer ist dafür verantwortlich, wenn er ohne Genehmigung „des Abladers dessen Güter auf das freie (oder „offene") Ver„deck ladet;"

event. aber, den betreffenden Satz ganz zu streichen, so daß über die Verladung auf Deck und in die daselbst befindlichen Räume, (Kajüte u. s. w.) im Gesetze nichts gesagt werde. Sollte andererseits zur Beseitigung eines etwaigen argumenti e contrario ein Zusatz in dem Sinne gewünscht werden, daß, nach den Umständen des einzelnen Falles, die Befugniß des Schiffers zu einer Verladung der Güter in die auf dem Verdecke etwa befindlichen eingedeckten Räume zu ermessen sei, so würde dagegen nichts zu erinnern sein, indem durch diesen Antrag der Schiffer keineswegs zu einer unbeschränkten Benutzung solcher Räume, ohne Erlaubniß des Abladers, gesetzlich autorisirt, sondern nur eine entgegengesetzte ausdrückliche Bestimmung beseitiget werden solle.

Die soeben erwähnten Bedenken, gegen den Beschluß vom 30. Juni dieses Jahres wurden von verschiedenen Mitgliedern getheilt, von anderen aber auch wieder in der heutigen Debatte nicht für entscheidend gehalten. Unter den Mitgliedern, welche den Gründen des Herrn Antragstellers beitraten, bestand jedoch eine Differenz darüber, welche Folgerung aus denselben zu ziehen sei. Ein Theil dieser Mitglieder hielt mit dem Herrn Antragsteller dafür, es sei angemessen, die Frage, ob eine Verladung von Gütern in die auf dem Verdeck eingedeckten Räume einer Ladung unter dem Hauptverdeck gleich zu achten sei, nach den Umständen des einzelnen Falles durch den Richter entscheiden zu lassen; andere waren der Meinung, es sei besser, ein für alle Male auszusprechen, daß die Verladung in solchen Räumen einer Verladung im Raume des Schiffes gleich zu achten sei.

Im Laufe der Diskussion wurde zunächst gegen die in der Sitzung vom 30. Juni angenommene Bestimmung noch weiter angeführt: In sehr vielen Fällen liege es sogar im Interesse einzelner Befrachter, daß ihre Güter in die Dünetten verladen würden, z. B. wenn die im Raume befindlichen Waaren von der Art seien, daß ihre Ausdünstung den Waaren dieser Befrachter nachtheilig werden könnte. Auch die Rücksicht auf die Sicherheit der Ladung sei nicht im Stande, die in der Sitzung vom 30. Juni angenommene Bestimmung zu rechtfertigen; denn, wie bereits bemerkt,

würden die Dünetten jetzt meistens so fest mit den Inhölzern des Schiffes verbunden, daß, wenn dieselben wirklich einmal durch Sturzseen u. dgl. beschädiget würden, auch die Ladung im Raume des Schiffes nicht mehr sicher, sondern der Schiffsraum offen gelegt wäre. Die Verladung in solchen Räumen könne sogar unter Umständen eine größere Sicherheit der Güter, namentlich gegen Beschädigung durch Seewasser im Gefolge haben, als die Verladung im Schiffsraume selbst, wenn das Schiff Wasser mache u. dgl. Die Befürchtung, daß durch die in die Dünetten verladenen Güter leicht eine gewisse Rankigkeit des Schiffs bewirkt und dadurch wieder das Werfen der so verladenen Güter zunächst veranlaßt werde, und somit eine Verladung in diesen Räumen jedenfalls in dieser Beziehung unsicherer wäre, als die Verladung im Raume, sei auch nicht begründet, denn schwere Güter pflegten niemals in die Dünetten verladen zu werden. Die Verladung in die Dünetten sei in der That allenthalben in Uebung, und werde bei allen Nationen für zulässig gehalten, auch wenn die Interessenten nicht erst durch die Konnossemente darauf aufmerksam gemacht würden und ihre Zustimmung dazu durch Annahme der Konnossemente erklärt hätten. Dem gegenüber sei ein Verbot solcher Verladungen höchst bedenklich; bei andern Nationen werde diese Uebung eines solchen Verbotes unerachtet in Gebrauch bleiben und der deutsche Rheder im Vergleich zu dem auswärtigen in großen Nachtheil versetzt; es werde ihm dadurch nicht selten unmöglich gemacht werden, durch Benutzung der Dünetten Fracht zu verdienen, wo der ausländische Rheder freie Macht hiezu habe. Der Umstand, daß auch die älteren Seerechte keine ausdrückliche Bestimmung des Inhaltes enthielten, daß die Verladung in Dünetten auch ohne Genehmigung der Interessenten zulässig sei, entscheide nichts für den Beschluß vom 30. Juni; denn zur Zeit der Erlassung dieser Gesetze sei die jetzige Art und Weise des Schiffsbaues noch gar nicht bekannt gewesen. Im Gegentheile schienen sämmtliche bisherige Seerechtslegislationen mehr zu Gunsten der hier vertretenen Auffassung zu sprechen, denn das in denselben enthaltene Verbot der Deckladungen habe sich aus dem eben angeführten Grunde nur auf die Verladungen unter freiem Himmel bezogen. Dasselbe, was von den Legislationen gesagt sei, gelte auch von den Entscheidungen französischer Gerichte, auf welche man sich zur Rechtfertigung des Beschlusses vom 30. Juni bezogen habe, denn auch diese Entscheidungen seien älter als die jetzige Bauart der Dünetten. Zu Allem dem komme noch, daß der Ausweg, auf welchen man diejenigen verwiesen habe, die unter Umständen eine Verladung in die auf dem Verdeck eingedeckten Räume für unentbehrlich hielten, keineswegs ein genügendes Aus-

kunftsmittel biete. Denn wenn man gesagt habe, der Schiffer möge der fraglichen Verladung im Konnossemente Erwähnung thun, in welchem Falle die Annahme des Konnossementes eine Genehmigung dieser Verladungsart enthalten würde, so sei zu erwägen, daß eine solche Uebereinkunft nur für das gegenseitige Verhältniß der Paciscenten maßgebend wäre, und mindestens dahin gestellt bleibe, ob sie auch gegenüber den übrigen Betheiligten am Schiffe und der Ladung im Falle der Havarie grosse und gegenüber den Assekuradeuren die Wirkung haben könne, daß eine solche Ladung nicht mehr als Deckladung angesehen würde.

Zu Gunsten des bereits mehr erwähnten Beschlusses vom 30. Juni wurde jedoch von anderen Seiten hervorgehoben: Vor Allem müsse wiederholt darauf hingewiesen werden, daß die Verladung von Gütern in die auf Verdeck eingedeckten Räume nicht verboten, sondern dem Schiffer nur zur Pflicht gemacht werden solle, durch Erwähnung der fraglichen Verladungsart im Konnossemente die Zustimmung des Befrachters dazu einzuholen. Der Zweifel, ob eine hierdurch begründete Uebereinkunft zwischen Schiffer und Befrachter auch gegenüber den übrigen Ladungsinteressenten und den Assekuradeuren Wirkung haben könne, dürfe dagegen nicht berücksichtiget werden. Eine Bestimmung, wie sie am 30. Juni beschlossen worden, sei auch in der That wohl gerechtfertiget, wenn man in Betracht ziehe, daß man regelmäßig, wenn nichts Besonderes gesagt werde, auf eine Verladung der Waaren im Schiffsraume rechne, und daß die auf dem Verdecke eingedeckten Räume nicht immer so feste und sichere, über das ganze Verdeck sich hinziehende Hütten seien, wie sie neuerdings auf großen Dampfschiffen eingerichtet würden; nicht selten und namentlich auf kleineren Segelschiffen, auf welche das Gesetz nicht minder anwendbar sei, seien die Hütten ganz unsichere und schwache Gemächer. Auch aus dem weiteren Grunde sei die Verladung von Gütern in den Dünetten minder sicher als die Verladung im Schiffsraume, weil dieselben selten so fest verschlossen und in der Regel der Mannschaft 2c. weit leichter zugängig seien als der Schiffsraum selbst, sowie, weil durch die fragliche Art der Verladung das Schiff leicht rankig werde, und dieser Uebelstand oft die Werfung der in den Dünetten untergebrachten Güter nothwendig mache. Mit Rücksicht hierauf seien auch erfahrene Autoren der Ansicht, daß die Dünettenladungen im Falle der Werfung als Deckladungen zu betrachten seien und auch nach mehreren Entscheidungen französischer Gerichte sei dies der Fall. Wenn man nun auch zugeben könne, daß unter Umständen die Hütten alle mögliche Sicherheit böten, so sei dies doch keinesweges durchgängig der Fall, und sei es demzufolge angemessener, die Frage, ob die Verladung

in die Hütten als Deckladung anzusehen sei, entweder, wie in der Sitzung vom 30. Juni geschehen, zu bejahen oder doch dahin gestellt sein zu lassen. Sollte auch den deutschen Rhedern hiedurch in einzelnen Fällen ein Vortheil entgehen, der den auswärtigen Rhedern zu Gute komme, so sei doch andererseits in Betracht zu ziehen, daß durch die größere Sicherheit der Befrachter, welche durch den Beschluß vom 30. Juni bedingt sei, der Kredit der deutschen Rhederei gehoben werde.

Wie bereits eben bemerkt, hielt man jedoch mehrseitig dafür, daß jedenfalls eine durchgreifende Entscheidung der hier verhandelten Frage nach der einen oder der anderen Richtung hin in das Gesetz aufgenommen werden müsse, und daß es höchst bedenklich sei, das richterliche Ermessen in jedem einzelnen Falle entscheiden zu lassen, je nachdem der Bau der Dünetten ein anderer sei. In dieser Beziehung wurde namentlich hervorgehoben: Wenn das Gesetz keinen festen Anhaltspunkt biete, so werde es kaum mehr möglich sein, ohne einen Prozeß auf Grund der Dispachen eine Havarie grosse zu regeln. So oft eine Verladung in Dünetten in Frage komme, werde der Dispacheur divergirende Ansichten der Interessenten über den Bau derselben finden und die Sache an den Richter verweisen müssen. Namentlich sei auch wegen der in Frage kommenden Interessen Dritter eine definitive Regelung der Frage im Gesetz unentbehrlich. Wenn ein Dritter die in die Dünetten verladenen Waaren durch Indossirung des Konnossementes erwerbe, und sowohl dieser Dritte als der Schiffer und Befrachter der Meinung seien, daß die Verladung in den Dünetten in dem gegebenen Falle eben so sicher sei als die Verladung im Raume, oder der Dritte von der fraglichen Verladung nichts wisse und deshalb unbedenklich die Tratten des Befrachters acceptire, so könnten die größten Nachtheile für denselben entstehen, wenn hinterher die richterliche Entscheidung im entgegengesetzten Sinne ausfallen würde. In Folge hievon beantragten mehrere Mitglieder, welche die Gründe, auf denen der Antrag unter a beruhte, nicht für entscheidend hielten, es bei dem Beschlusse vom 30. Juni zu belassen, andere schlugen vor, auszusprechen, daß die Verladung in Dünetten immer gleich einer Verladung im Schiffsraume zu betrachten sei, wogegen jedoch eingewendet wurde, daß diese Entscheidung selbst dann, wenn man die Dünetten als vollkommen sicher ansehen könnte, bedenklich bleibe, weil sie ohne jeden Vorgang in der Legislation und eine praktisch nicht erprobte Neuerung wäre.

Schließlich wurde mit 6 gegen 4 Stimmen die Streichung der Worte: „oder in die auf dem Verdeck eingedeckten Räume“ beschlossen und der

Antrag, auszusprechen, daß die Verladung in solche Räume gleich einer Ladung im Schiffsraume zu betrachten sei, mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt, somit beschlossen, daß in jedem einzelnen Falle nach den vorliegenden Umständen zu entscheiden sei, ob eine solche Verladung als Deckladung zu gelten habe oder nicht.

Ein Antrag, letzteres ausdrücklich im Gesetze zu sagen, weil man sonst auf die Meinung kommen könnte, daß die Versammlung in allen Fällen die Verladung in die Hütten als Deckladung habe bezeichnen wollen, indem man davon ausgehen könnte, daß nach althergebrachter Auffassung die Dünetten nicht als unter Verdeck befindlich angesehen würden, fand von mehreren Seiten Beanstandung, da man eine solche irrige Auslegung nicht befürchten zu müssen glaubte und es für bedenklich hielt, im Gesetze durch Aufnahme des beantragten Zusatzes auf die vorliegende Streitfrage aufmerksam zu machen. Der erwähnte Antrag wurde schließlich mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Hierauf wurde beantragt, nach dem Vorgange in § 331 des österreichischen Entwurfes auszusprechen, daß, wenn der Schiffer umgekommen oder sonst außer Stande sei, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, der nächste Schiffsoffizier und im Nothfalle selbst das Schiffsvolk hiezu verpflichtet sei.

Gegen diesen Antrag wurden jedoch mehrfache Bedenken erhoben und namentlich geltend gemacht: Daß nach dem Schiffer die nächsten Schiffsoffiziere die Verklarung zu bewirken verpflichtet seien, verstehe sich schon wegen der Schiffshierarchie von selbst, brauche also nicht ausdrücklich im Gesetze gesagt zu werden, und gehöre jedenfalls nicht hieher, sondern in die Musterrolle. Dagegen könne man der Mannschaft nicht mit Recht die Pflicht auferlegen, daß sie die Verklarung bewirke, wenn weder der Schiffer noch ein Schiffsoffizier vorhanden sei. Denn wer die Pflicht habe, zu verklaren, den treffe auch die Verantwortlichkeit, wenn er entstehenden Falles die Verklarung unterlasse. Diese Verantwortlichkeit könne man der Mannschaft aber um so weniger aufbürden, als dieselbe vielleicht nicht einmal die nöthige Kenntniß von den betreffenden Vorfällen habe und dann auch der Rheder für die Unterlassung der Verklarung verantwortlich wäre, wenn sie durch die Schuld seiner Leute unterbliebe.

Für den Antrag wurde aber hervorgehoben: Die betreffende Vorschrift sei keineswegs selbstverständlich. Die Schiffshierarchie reiche hiebei nicht aus; denn wenn das Schiff gescheitert, und der Schiffer umgekommen sei, und sich die Mannschaft zerstreue, habe auch die Schiffshierarchie ihr

Ende erreicht; von da an könne nicht mehr von einem Nachrücken in das Kommando und die Obliegenheiten des Schiffers die Rede sein. Auch verstehe es sich keineswegs von selbst, daß eine Verklarung volle Gültigkeit habe, obschon sie nicht vom Schiffer, sondern von einem Schiffsoffizier abgelegt worden und sich auf solche Vorfälle und eine Zeit beziehe, für welche der betreffende Schiffsoffizier die Verantwortlichkeit wegen der Führung des Schiffes ꝛc. noch nicht hatte. Die Rücksicht auf die Verantwortlichkeit des Rheders entscheide nicht gegen, sondern für den Antrag, er sei im Interesse desselben erforderlich. Denn der Rheder sei wegen der Vorfälle, die eine Verklarung nothwendig machten, von vornherein den Ladungsinteressenten verantwortlich; die Verklarung diene eben sowohl zur Entlastung des Rheders wegen dieser Vorfälle als zur Entlastung des Schiffers. Wenn demnach der Mannschaft die Verpflichtung, zu verklaren, auferlegt werde, so werde hiemit dem Rheder nicht eine neue, bis dahin nicht bestehende Verpflichtung auferlegt, sondern ein neues Mittel zu seiner Entlastung geboten, die ihm ohne diese Verklarung bedeutend erschwert und vielleicht sogar unmöglich wäre. Wenn man übrigens Bedenken trage, die beantragte Vorschrift auf die Mannschaft auszudehnen, so möge man sie wenigstens bezüglich der Schiffsoffiziere annehmen.

Bei der Abstimmung wurde mit 8 gegen 2 Stimmen, unter welchen letzteren sich die des stimmführenden Herrn Abgeordneten für Hamburg befand, der Beschluß gefaßt, auszusprechen, daß, wenn der Schiffer umgekommen oder sonst außer Stande sei, zu verklaren, der nächste Schiffsoffizier hiezu berufen und verpflichtet sei.

CCXXV. Sitzung.

Hamburg, am 24. Juli 1858.

In heutiger Sitzung wurden unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule mehrere Vorschläge der Redaktionskommission über die Fassung der in Betreff des Schiffsjournals und der Verklarungen gefaßten Beschlüsse der Berathung unterstellt. Hiebei ergab sich Anlaß zu folgenden Bemerkungen: Die Redaktionskommission hatte vorgeschlagen, die Bestimmung über die Beweiskraft des Journals in folgender Weise zu fassen:

a. „Das Journal, wenn es ordnungsmäßig geführt und in der Form „unverdächtig ist, liefert für die Begebenheiten der Reise, soweit „darüber weder eine Verklarung erforderlich (Art. 428) noch die „Beibringung anderer Belege gebräuchlich ist, in der Regel einen „unvollständigen Beweis, welcher durch den Eid oder andere Beweis„mittel ergänzt werden kann. Jedoch hat der Richter nach seinem „durch die Erwägung aller Umstände geleiteten Ermessen zu ent„scheiden, ob dem Inhalte des Journals ein größeres oder ge„ringeres Maß der Beweiskraft beizulegen sei."

Ein Mitglied brachte nun statt dieser Fassung folgende Redaktion in Vorschlag, da sie den Vorzug der Kürze habe und gleichwohl Alles dasjenige sage, was in der Fassung unter a enthalten sei:

b. „Das ordnungmäßig geführte Journal kann da, wo weder eine „Verklarung erforderlich, noch die Beibringung anderer Belege Ge„brauch ist, als ein zum Ergänzungseide führendes Beweismittel „vom Richter erachtet werden."

Dieser Antrag fand indessen mehrfältige Beanstandung; namentlich wurde gegen denselben hervorgehoben: Der Antrag unter b weiche von den Beschlüssen der Versammlung in mehrfachen, sachlichen Beziehungen ab. Abgesehen davon, daß es statt der Worte: „da, wo" ohne Zweifel heißen müßte: „in den Fällen, in welchen" sei in diesem Antrage nicht ausgedrückt, daß der Richter sich auch veranlaßt sehen könne, dem Journal mehr als die Kraft eines halben Beweises zuzuerkennen, und daß dem

Journal im Handelsgesetzbuche nur über die Begebenheiten der Reise Beweiskraft beigelegt werden solle; sodann sei auch nicht ausgedrückt, daß der durch das Journal zur Hälfte erbrachte Beweis auch durch andere Beweismittel als den Eid ergänzt werden könne. Endlich gehe durch den Antrag unter b auch der Anschluß an den Art. 33 des Entwurfes des Handelsgesetzbuches aus zweiter Lesung gänzlich verloren, den die Versammlung gleichwohl im Auge gehabt habe. Hier, wie bei der Lehre von der Beweiskraft der Handelsbücher, sei es nämlich die Absicht der Versammlung, zunächst und so weit möglich eine Beweistheorie, eine feste Regel darüber aufzustellen, wie viel Beweis ein ordnungsmäßiges Handelsbuch und Journal zu liefern vermöge, um den Richter zu veranlassen, daß er von der Regel durch Annahme eines größeren oder geringeren Maßes der Beweiskraft nur dann abweiche, wenn er in seinem Urtheile haltbare Gründe hiefür anzuführen im Stande sei. Diese Absicht der Versammlung werde durch den Antrag unter b nicht erreicht.

Schließlich wurde dieser Antrag mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt und die Fassung der Redaktionskommission angenommen.

Die bei der Diskussion des dritten Absatzes von

Art. 422

des preußischen Entwurfes (vgl. Prot. der CCXIX. Sitzung vom 14. Juli Seite 1822, und Protokoll der CCXX. Sitzung vom 16. Juli Seite 1830) genehmigte Bestimmung, daß die Verklarung unter Vorlegung und Berücksichtigung des Journals zu geschehen habe, soweit dasselbe beigebracht werden könne, hatte die Redaktionskommission in folgender Weise zu fassen vorgeschlagen:

c. „Im Inlande muß die Verklarung unter Vorlegung des Journals „bei dem zuständigen Gerichte angemeldet werden."

Es waren somit hier die Worte: „und Berücksichtigung" und „soweit dasselbe beigebracht werden könne" weggeblieben, dagegen war eine weitere Bestimmung in Vorschlag gebracht worden, welche nach der Absicht der Redaktionskommission ihre Stelle nach den Bestimmungen des Art. 423 des preußischen Entwurfes unter den auf das Verfahren bei Ablegung der Verklarungen sich beziehenden Vorschriften finden sollte und folgenden Inhalt hatte:

d. „Die Verklarung geschieht unter Berücksichtigung des Inhalts des „Journals. Liegt dasselbe nicht vor, so ist der Grund, weshalb es „nicht beigebracht sei, anzuführen."

Die Redaktionskommission hatte diese Trennung der in der Sitzung vom 14. Juli angenommenen Vorschrift in zwei Absätze für erforderlich

gehalten, um den verschiedenen Bestimmungen über das bei Aufnahme der Verklarungen einzuhaltende Verfahren eine entsprechendere logische Anordnung zu geben, und um die irrige Meinung ferne zu halten, als müßte jedesmal sogleich bei der Anmeldung der Verklarung der Mangel des Journals gerechtfertiget werden.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde jedoch zur Fernhaltung der Ansicht, daß die Vorschrift in Betreff des Journals eine absolute sein solle, beantragt, in die Bestimmung unter c den Zwischensatz: „soweit dasselbe gerechtfertiget ist" wieder aufzunehmen; dieser Antrag ward aber nach kurzer Debatte durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten abgelehnt, da man den zweiten Satz der Bestimmung unter d zur Abhaltung jeder irrigen Auslegung für ausreichend hielt. Sodann wurde in der Bestimmung unter d statt: „unter Berücksichtigung des Inhaltes des Journals" „auf Grundlage des Journals" zu setzen beschlossen, weil man dafür hielt, daß bei der jetzigen Aufeinanderfolge und Fassung der die Aufnahme der Verklarung betreffenden Bestimmungen die in der Sitzung vom 14. Juli (Prot. Seite 1822) angeregten Befürchtungen keinesfalls mehr begründet seien und der Ausdruck: „unter Berücksichtigung des Inhaltes" zu wenig sage.

Ferner wurde auf den Antrag eines Herrn Abgeordneten, gelegentlich der Berathung über die Fassung der in der 220. Sitzung vom 16. Juli (vgl. Prot. S. 1837) genehmigten Bestimmung über das Recht des Richters, Fragen an die zur Ablegung der Verklarung erschienenen Personen zu stellen, einstimmig genehmigt, auszusprechen, daß der Richter auch befugt sei, außer den gestellten noch andere Schiffsleute, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen.

Schließlich wurde das Protokoll der CCXVI. Sitzung vom 9. Juli verlesen und genehmiget.

CCXXVI. Sitzung.

Hamburg, am 26. Juli 1858.

In heutiger Sitzung ging die Versammlung unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur Berathung der Fragen über, welche die Art. 428 bis 431 des preußischen Entwurfes zum Gegenstande haben. Hiezu war von Seiten des Herrn Referenten ein Antrag eingebracht worden, welcher in der Anlage beigedruckt ist und in der Folge auch der Debatte zum Grunde gelegt wurde.

Zur Bezeichnung des Standpunktes, auf welchem dieser Antrag beruhte, wurde zunächst hervorgehoben: Wenn der Zweck der Schifffahrt erreicht werden solle, müsse der Schiffer auf seinen Reisen, so ferne er nicht von dem Rheder begleitet sei, mit ausgedehnten Befugnissen versehen sein. Auf der anderen Seite habe aber auch die Einräumung umfassender Machtvollkommenheiten große Bedenken, da es im hohen Grade schwierig sei, den Schiffer gehörig zu überwachen und gegen Mißbrauch der ihm anvertrauten Gewalt sich zu sichern. Es sei die Aufgabe der Gesetzgebung, durch geeignete Vorschriften den Rheder gegen die Möglichkeit eines solchen Mißbrauchs zu schützen, ohne durch unpassende Beschränkungen der Rechte des Schiffers einen anderen und noch größeren Uebelstand hervorzurufen. Schon das römische Recht habe die Aufgabe zu lösen gesucht und seine desfallsigen Vorschriften bildeten noch jetzt die Grundlage der modernen Seerechte. Nach dem römischen Rechte sei der Schiffer gleich dem Faktor einer Handlung beurtheilt worden, somit zu allen Rechtsgeschäften befugt gewesen, welche der Betrieb der Schifffahrt mit sich gebracht habe, und zwar ohne Unterschied, ob sich der Schiffer in der Heimath oder auf der Reise befunden habe. Aus seinen Handlungen und zwar nicht allein aus den von ihm eingegangenen Verträgen, sondern auch aus einem rechtswidrigen Verhalten desselben bei der Geschäftsführung sei sowohl der Schiffer selbst als der Rheder verpflichtet gewesen. Bezüglich der Kreditgeschäfte habe das römische Recht ferner die besondere Bestimmung enthalten, daß der Schiffer, so fern es die ihm obliegende Geschäftsführung nöthig mache, Darlehen aufzunehmen befugt sei und daß

der Prinzipal dem Darleiher hafte, wenn der Schiffer das Geld bedurft habe, ohne daß es auf die wirkliche Verwendung des Darlehens zum Besten des Rheders ankomme. Im Mittelalter seien neue Rechtssätze zur Geltung gekommen, wodurch das römische Recht ergänzt und modifizirt worden. Man habe angenommen, daß die Befugniß des Schiffers ruhe, so lange derselbe seiner Rheder mächtig sei, daß der Schiffer nicht mehr persönlich aus den von ihm eingegangenen Verträgen verpflichtet werde, daß er alle außergewöhnlichen Rechtsgeschäfte ohne Genehmigung des Rheders nur dann vornehmen dürfe, wenn sie auf der Reise nothwendig würden, dergestalt, daß die Nothwendigkeit die Haftung des Rheders bedinge und daß endlich der Schiffer kraft seiner Anstellung nicht das ganze, sondern nur das der See anvertraute Vermögen des Rheders verpflichten könne. Diese Rechtssätze seien im Wesentlichen fast von allen neueren Seerechten festgehalten und namentlich auch in Deutschland größtentheils in Geltung getreten und geblieben. Es sei kein zureichender Grund vorhanden, dieselben bei einer neuen Gesetzgebung zu verlassen, weshalb sie auch im preuß. Entwurfe im Allgemeinen adoptirt worden seien. Der preuß. Entwurf könne jedoch ohne wesentliche Abänderungen die Grundlage für die Berathungen der Versammlung nicht mehr bilden, da er auf der Voraussetzung beruhe, daß die im ersten Buche vorgeschlagenen Bestimmungen über den Handelsfaktor angenommen würden, und daß der Rheder aus den Rechtshandlungen des Schiffers in der Regel nicht blos mit der fortune de mer verpflichtet werde, diese Voraussetzungen des Entwurfes aber nach den von der Versammlung gefaßten Beschlüssen nicht mehr Statt fänden. Die hiedurch bedingten Aenderungen seien in der Anlage formulirt, im Uebrigen aber dem Systeme des preuß. Entwurfes auch in der Anlage Folge gegeben und zugleich darauf Bedacht genommen worden, daß nicht die Aufnahme zu vieler Einzelheiten nachtheilig werde. Einige besonders wichtige Gesichtspunkte müßten übrigens bei der vorliegenden Materie vor Allem im Auge behalten werden. Der Schiffer trete bei Ausübung seiner Geschäfte in eigenthümliche Rechtsbeziehungen zum Ablader. Dadurch entständen mehrere wichtige Fragen, so namentlich die, ob und in wie weit der Schiffer bei dem Abschluß von Frachtverträgen als unmittelbarer Kontrahent der Ablader anzusehen und in dieser Eigenschaft für die Vertragserfüllung persönlich verpflichtet oder aber persönlich nur verpflichtet sei, wenn ihn in Ansehung der ihm obliegenden Verrichtungen der Vorwurf der Pflichtverletzung treffe. Die Anlage berühre diese Frage nicht, weil die rechte Stelle für deren Entscheidung bei der Lehre vom Frachtgeschäfte zu sein scheine. Ferner hätten mehrere der neueren See-

rechte dafür Vorsorge getroffen, daß bei außergewöhnlichen Geschäften des Schiffers die Nothwendigkeit derselben vor deren Eingehung festgestellt werde, der preuß. Entwurf habe diesem Systeme sich angeschlossen und sei die Anlage hierin dem Entwurfe gefolgt.

Hierauf wurde zur speziellen Diskussion der Anlage übergegangen und zu

§ 1

erläuternd bemerkt: Aus dem, was so eben vorgetragen worden, ergebe sich, daß der Inhalt des § 1 im Allgemeinen kaum auf sachliche Bedenken stoßen könne; aber demungeachtet träten bei näherem Eingehen in Bezug auf verschiedene Einzelheiten nicht unerhebliche Bedenken hervor. Es handle sich hier darum, auszusprechen, daß die gesetzliche Vollmacht des Schiffers ruhe, so lange er, wie man sich bisher gewöhnlich ausgedrückt habe, seiner Rheder mächtig sei. Bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen und Korrespondenzmitteln würde dieser Ausdruck aber dasjenige nicht sagen, was er bedeuten solle, passe also nicht mehr. Die von einigen Gesetzgebungen aufgestellte Bestimmung, daß die Vollmacht des Schiffers ruhe, so lange er sich mit dem Schiffe am Domizil der Rheder befinde, sei gleichfalls nicht entsprechend, weil, wie bereits früher bemerkt, mitunter der Eigenthümer oder alle Miteigenthümer eines Schiffs weit entfernt von einem Hafen im Binnenlande wohnten; die Anwesenheit des Rheders an demselben Orte, an welchem der Schiffer sich mit dem Schiffe befinde, könne endlich auch nicht für maßgebend gehalten werden, weil die hier in Rede stehende Bestimmung sich hauptsächlich auf das Verhältniß des Schiffers zu Dritten beziehen solle, Dritte aber nicht immer wissen könnten, ob der Rheder an demselben Orte, an welchem sich der Schiffer mit dem Schiffe befinde, anwesend sei oder nicht. Unter diesen Verhältnissen scheine es am angemessensten, auszusprechen, daß die Vollmacht des Schiffers ruhe, so lange er sich mit dem Schiffe in dem leicht erkennbaren Heimathshafen (Registrirungshafen) aufhalte, dessen Bedeutung früher bereits festgestellt worden sei. Dem Aufenthalte im Heimathshafen werde aber auch der Aufenthalt im Reviere dieses Hafens gleichzustellen sein, da die Verhältnisse des Schiffers zum Rheder so lange, als das Schiff im Reviere liege, gleich den Verhältnissen in dem Falle seien, wenn es im Hafen selbst sich befinde, und ein Zusatz in Betreff des Reviers wegen der örtlichen Verhältnisse der Hansestädte und der bedeutendsten Häfen der Ostseeküste wünschenswerth sei. Eine Ausnahme von dem Grundsatze, daß der Schiffer im Heimathshafen, um den Rheder zu verpflichten, einer besonderen Vollmacht

bedürfe, scheine nur wegen der Annahme der Mannschaft geboten zu sein. Die Seerechtsgesetzgebungen wichen zwar in dieser Beziehung von einander ab, indem sie bald die Zustimmung des Rhebers, bald blos eine Berathung desselben über die Annahme der Mannschaft forderten, bald sich darauf beschränkten, dem Rheder ein Widerspruchsrecht einzuräumen. Dem geltenden deutschen Seerechte sei die in § 1 vorgeschlagene Bestimmung entsprechend. Hiebei entstehe noch die Frage, ob dem Schiffer nicht noch einzelne andere Befugnisse außer dem Rechte, die Mannschaft anzunehmen, auch für den Fall eingeräumt werden sollten, daß sich das Schiff im Registrirungshafen oder dessen Revier befinde, ob man ihm namentlich nicht, der Meinung mancher Schriftsteller gemäß, die Befugniß beilegen müsse, Geschäfte von geringerer Bedeutung auch ohne den Rheder vorzunehmen, z. B. kleine Reparaturen zu besorgen, Proviant zu kaufen u. dgl. Indessen sei eine solche Erweiterung der Befugnisse des Schiffers äußerst bedenklich, weil eine Grenze zwischen bedeutenderen und unbedeutenderen Geschäften nicht leicht gezogen werden könne, und, soweit nöthig, durch die allgemeinen civilrechtlichen Verpflichtungsweisen der negotiorum gestio, in rem versio ꝛc. ausreichende Hülfe geboten zu sein scheine. Hierauf sei durch die Worte: „oder ein anderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist“ hingewiesen. Nicht übersehen dürfe endlich werden, daß wenn ein solcher besonderer Verpflichtungsgrund vorliege, oder der Schiffer in Gemäßheit einer besonderen Vollmacht gehandelt habe, der Rheder unbeschränkt verpflichtet werde, wie auch aus der Fassung des Art. 410 (Art. 406, 407 des preuß. Entwurfes) des festgestellten Entwurfs sich ergebe.

Von mehreren Mitgliedern wurde hierauf Anstand darüber erhoben, daß die Fassung des ersten Satzes des § 1 zu ausschließlich sei. Es wurde insbesondere angeführt: Wenn das Prinzip des ersten Satzes auch unzweifelhaft im Ganzen richtig sei, so könnten doch, wie selbst von dem Herrn Referenten gelegentlich der Erläuterung des § 1 zugegeben worden, so manche kleine Geschäfte im Heimathshafen vorkommen, zu deren Vornahme der Schiffer berechtigt sein sollte. Es könne z. B. der Ankauf eines geringen, wenn gleich unentbehrlichen Theils der Ausrüstung, den der Rheder vergessen habe, die Anschaffung eines unbedeutenden, unversehens zerbrochenen Geräthes u. dgl. unter Verhältnissen nothwendig werden, unter welchen eine Korrespondenz zwischen dem Schiffer und dem Rheder für den Letzteren den größten Nachtheil im Gefolge hätte. Die Verweisung auf die Grundsätze der negotiorum gestio u. dgl. genüge für viele von den, mit juristischen Kenntnissen nicht ausgerüsteten, Personen nicht, für welche das Gesetzbuch doch vor Allen bestimmt sei; diesen Personen

seien jene Grundsätze nicht bekannt genug, als daß die irrige Folgerung ausgeschlossen wäre, daß der § 1 absolut verbietend sei. Wenn es nun auch aus den vom Herrn Referenten angegebenen Gründen nicht möglich sei, eine ausdrückliche Ermächtigung des Schiffers zur Vornahme minder bedeutender Geschäfte im Registrirungshafen aufzustellen, so werde sich doch eine entsprechende Aenderung der Redaktion empfehlen, und deshalb etwa folgende Fassung beantragt:

a. „Zur Aufnahme der Mannschaft ist der Schiffer im Heimaths-
„hafen auch ohne besonderen Auftrag kraft seiner Anstellung befugt."

Von einem anderen Herrn Abgeordneten wurde die Streichung des Wortes: „besonderen" vor „Vollmacht" beantragt, weil man sonst vielleicht annehmen würde, der Schiffer müßte, um den Rheder im Heimathshafen zu verpflichten, nicht blos eine von der, in der Anstellung liegenden, Bevollmächtigung verschiedene Vollmacht, sondern sogar eine Spezialvollmacht für das gerade in Rede stehende einzelne Geschäft haben, was der Absicht der Versammlung doch nicht entspreche. Es lasse sich zwar nicht verkennen, daß mit diesem Worte auf den eben berührten Gegensatz zwischen der gesetzlichen, schon in der Anstellung liegenden und einer ihm außerdem noch verliehenen Vollmacht des Schiffers hingewiesen und somit ausgedrückt werden solle, daß der Schiffer, um den Rheder im Heimathshafen durch seine Handlungen zu verpflichten, neben der Anstellung noch eine andere Vollmacht hiezu erhalten haben müsse, die ohne Zweifel auch wieder eine generelle sein könne; indessen liege das eben erwähnte Mißverständniß doch sehr nahe, und überdies könne auch dann, wenn das Wort: „besonderen" wegbleibe, kein Zweifel darüber entstehen, daß mit der „Vollmacht" hier eine Autorisation des Schiffers außer und neben dem Anstellungsvertrage gemeint sei.

Nach dem Schlusse der Debatte wurde der § 1 der Anlage angenommen, und dabei sowohl der Fassungsvorschlag unter a als die Streichung des Wortes: „besonderen" genehmigt, endlich auf den Vorschlag eines Herrn Abgeordneten nach: „des Aufenthaltes" „des Schiffes" einzuschalten beschlossen.

Es wurde hiebei jedoch ausdrücklich bemerkt, daß mit diesen Beschlüssen der Frage nicht präjudizirt sein solle, ob der Kapitain eines Dampfschiffes auch den Ingenieur und Maschinisten ohne Konkurrenz des Rheders anstellen und in welchen ausnahmsweisen Fällen er im Heimathshafen ohne Wissen und Willen des Rheders Frachtverträge zu schließen, namentlich das Schiff auf Stückgüter anzulegen berechtiget sei; es wurde

vielmehr vorbehalten, über die erste Frage bei Gelegenheit des Art. 440, über die anderen Fragen bei der Lehre von der Befrachtung des Schiffes zu entscheiden.

Auf die Anregung, ob dem Schiffer nicht wenigstens für den Fall, daß der Rheder nicht im Registrirungshafen anwesend wäre, nach dem Vorgang anderer Seerechte die Befugniß, für den Rheder zu handeln, beigelegt werden sollte, sprach sich die Mehrheit der Versammlung dahin aus, daß die Abwesenheit des Rheders kein Grund sei, um eine besondere Bestimmung in das Seerecht aufzunehmen, sondern dem Rheder überlassen bleiben müsse, für diesen Fall einen Bevollmächtigten aufzustellen, oder den Schiffer selbst mit der nöthigen Vollmacht zu versehen, und daß, wenn dies nicht geschehen, die Verhaftung des Rheders aus den Rechtshandlungen des Schiffers lediglich nach den allgemeinen Grundsätzen der negotiorum gestio ꝛc. zu beurtheilen sei. Bei Diskussion des

§ 2

wurde nach kurzer Diskussion genehmiget, daß über den Fall, wenn an einem Orte, an welchem sich der Schiffer mit dem Schiffe gerade befindet, ein Bevollmächtigter des Rheders vorhanden ist, keine besondere Bestimmung aufgenommen werde, da in einem solchen Falle dem Schiffer voraussichtlich von seinem Rheder die geeigneten Anweisungen gegeben würden und sohin der § 7 der Anlage genüge.

Ein Mitglied brachte hierauf vor: Die Fassung des § 2 sei ohne Zweifel zu ausschließend gehalten und müsse einigermaßen verallgemeinert werden; der Schiffer müsse auf der Reise nicht blos die in der Anlage ausdrücklich angeführten Geschäfte vornehmen, sondern kraft seiner Anstellung Alles dasjenige thun dürfen, was der Betrieb derjenigen Rhederei, für welche er angestellt worden, mit sich bringe; ferner müsse man ihn auch ausdrücklich für berechtiget erklären, Gelder (Frachten) für den Rheder einzukassiren, da auch beim Korrespondentrheder der Befugniß zum Geldempfange Erwähnung geschehen sei. Es scheine sich demnach zu empfehlen, daß man die Bestimmung über die gesetzliche Vollmacht des Schiffers ähnlich der Vorschrift über die gesetzliche Vollmacht des Korrespondentrheders fasse, aber allerdings mit dem wesentlichen Unterschiede, daß der Schiffer nicht zu allen Geschäften, die bei irgend einer Rhederei vorkämen, sondern nur zu den Geschäften, die bei der gerade in Rede stehenden Rhederei vorkämen, für bevollmächtiget erklärt werde. Demzufolge werde folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

„Die Vollmacht des Schiffers für die Reise erstreckt sich auf alle „Geschäfte und Rechtshandlungen, welche der Betrieb der Rhederei

„gewöhnlich mit sich bringt, insbesondere auch auf die Ausrüstung, „Bemannung, Erhaltung und Verfrachtung des Schiffes, auf die „Versicherung der Fracht- und Havariegelder, sowie auf die mit „diesen Geschäften verbundene Empfangnahme von Geldern."

Dieser Antrag fand jedoch mehrfachen Widerspruch. Namentlich wurde gegen denselben hervorgehoben: In diesem Antrage werde der Schiffer auf der Reise im Wesentlichen dem Korrespondentrheder gleich gestellt. Der Schiffer habe aber sehr viele Befugnisse, deren Ausübung dem Korrespondentrheder Dritten gegenüber ohne Beschränkung auf gewisse Fälle zustehe, nur dann, wenn die Nothwendigkeit deren unverweilte Vornahme erfordere; er sei ferner für Nothfälle mit Befugnissen ausgerüstet, welche über die des Korrespondentrheders hinausgingen und somit eine Analogie zwischen den Rechten des einen und des anderen in der That gar nicht vorhanden. Einer ausdrücklichen Erwähnung der Befugniß zum Geldempfange bedürfe es ferner schon deshalb nicht, weil diese dem Schiffer schon durch die Ermächtigung zur Zeichnung der Konnossemente und in den Certepartien ertheilt sei, indem diese in der Weise gezeichnet zu werden pflegten, daß der Schiffer nur gegen Bezahlung von so und so viel Fracht die Waare abzuliefern habe. Dem Schiffer die Ermächtigung zur Versicherung der Fracht- und Havariegelder ausdrücklich beizulegen, sei sodann bedenklich. Ob und wo versichert werden solle, müsse dem Ermessen des Rheders überlassen bleiben. Die Havariegelder zu versichern, sei zudem nicht immer eine Angelegenheit des Rheders, sondern desjenigen, der sie vorgeschossen habe. Könnte der Schiffer Versicherungen für die Fracht- und Havariegelder auch ohne den Rheder nehmen, so würden gewiß häufig doppelte Versicherungen vorkommen. Ein Bedürfniß für eine solche Befugniß des Schiffers würde höchstens wegen der im Auslande durch den Schiffer kontrahirten Frachtforderungen vorhanden sein. Da indessen eine allgemeine Bestimmung über die Versicherung der Frachtgelder aus den eben angegebenen Gründen unstatthaft sei, scheine es sich zu empfehlen, daß man es dem Rheder überlasse, den Schiffer für Fälle der zuletzt erwähnten Art mit geeigneten Instruktionen und Vollmachten zu versehen. Die Ermächtigung des Schiffers zur Eingehung von Versicherungen würde aber auch zugleich die Verpflichtung desselben einschließen, entstehenden Falles die Versicherung zu nehmen, somit für den Unterlassungsfall dem Schiffer eine große Verantwortlichkeit aufbürden, und auch in so ferne würde die vorgeschlagene Bestimmung nur zu Uebelständen führen. Ihre Weglassung sei um so gerechtfertigter, als nicht zu besorgen sei, daß im

Falle der Schiffer Versicherungen genommen habe, der Versicherer den Vertrag mit Erfolg anfechten könne.

Bei der Abstimmung wurde der eben besprochene Antrag mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt und § 2 der Anlage angenommen. Zu

§ 3

der Anlage wurde von einem Herrn Abgeordneten die Streichung beantragt, und hiezu hervorgehoben: Es könne zwar nicht bestritten werden, daß der Inhalt des § 3 vollkommen richtig sei; allein eine andere Frage sei die, ob es sich empfehle, denselben ausdrücklich in das Gesetz aufzunehmen, da er sich aus allen anderen Bestimmungen über die gesetzliche Vollmacht des Schiffers und die Haftbarkeit des Rheders für die Handlungen desselben von selbst ergebe. Werde die betreffende Bestimmung ausdrücklich aufgenommen, so werde dadurch der Schiffer sogar in solchen Fällen abgeschreckt, auf den Rheder zu ziehen, wo dies ohne Zweifel für den Letzteren sehr vortheilhaft wäre, wo er Bodmereien dadurch vermeide, somit die hohen Bodmereiprämien ersparen könnte u. dgl. Außerdem werde der Schiffer im Auslande durch eine solche Bestimmung diskreditirt, indem Mancher dann im Hinblicke auf eine solche Bestimmung Anstand nehmen dürfte, mit dem Schiffer auf den persönlichen Kredit des Rheders zu kontrahiren, selbst wenn derselbe dazu besonders ermächtiget wäre; dies würde aber um so bedenklicher sein, als ohne Zweifel auch blos mündliche Vollmachtsertheilungen nicht ausgeschlossen sein sollten. Einer ausdrücklichen Erwähnung des Verbotes, Wechsel auf den Rheder auszustellen, bedürfe es übrigens auch deswegen nicht, weil die Ziehung des Wechsels an und für sich keine Verpflichtung des Rheders im Gefolge habe, und es in seiner Macht stehe, die Acceptation zu verweigern.

Zu Gunsten des § 3 wurde aber von anderen Seiten angeführt: Nach den früheren Beschlüssen der Versammlung hafte der Rheder aus Rechtsgeschäften des Schiffers nur mit dem der See anvertrauten Vermögen. Hieraus folge mit Nothwendigkeit die Nichtbefugniß des Schiffers, den persönlichen Kredit des Rheders zu belasten. In so weit enthalte der § 3 nur die Wiederholung eines früher angenommenen Grundsatzes. Dieser nöthige aber auch, dem Schiffer zu untersagen, Geschäfte auf den persönlichen Kredit des Rheders abzuschließen, worin zugleich ausgedrückt liege, daß die Uebertretung des Verbotes eine persönliche Verantwortlichkeit des Schiffers nach sich ziehe. Mit Sätzen von solcher Wichtigkeit könne man kein Geheimniß im Gesetze machen, wenn nicht der Schiffer selbst und die mit ihm kontrahirenden Dritten, die in Schlußfolgerungen aus einer Reihe

von Bestimmungen des Gesetzes nicht sehr gewandt seien, in den größten Nachtheil kommen sollten. Die Befürchtungen, die man gegenüber dem § 3 geltend gemacht habe, seien zudem unbegründet, denn wenn es im Gesetze heiße, daß der Schiffer den persönlichen Kredit des Rheders nicht ohne besondere Vollmacht in Anspruch nehmen dürfe, so werde Jedermann wegen des Artikels beruhigt sein, wenn der Schiffer seine Bevollmächtigung zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten u. dgl. für den Rheder nachzuweisen im Stande sei. Selbst die ausdrückliche Erwähnung der Wechsel im Gesetze könne nicht umgangen werden, weil gerade diese Art der Eingehung persönlicher Verpflichtungen die Regel bilde, indem der Schiffer im Falle des Geldbedarfs auf den Rheder zu ziehen pflege, was er in Gemäßheit des angenommenen Grundsatzes einleuchtend nicht thun dürfe, wenn er nicht persönlich sich verantwortlich machen wolle.

Eine weitere Beanstandung betraf den Ausdruck: „Borggeschäfte," da derselbe nicht zur Gesetzessprache sich zu eignen scheine. Es wurde hierauf zur Erläuterung bemerkt, mit diesem Ausdruck solle angedeutet werden, daß es sich hier nicht blos um Darlehnsgeschäfte handle, sondern auch um alle Geschäfte anderer Art, bei welchen der Schiffer die ihm obliegenden Gegenleistungen schuldig bleibe, um wegen derselben den persönlichen Kredit des Rheders zu verpflichten. Da sich indessen die Meinung geltend machte, daß die eben dargelegte Absicht des § 3 auch dann ausgedrückt werde, wenn das Wort: „Borg" wegbleibe, so wurde statt: „Borggeschäfte" einfach „Geschäfte" zu setzen beschlossen.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf statt: „für den Rheder" „im Namen des Rheders" zu setzen beantragt, da es nicht darauf ankomme, ob der Schiffer für Rechnung des Rheders d. h. in dessen Interesse kontrahire, sondern darauf, ob er in einer solchen Weise kontrahire, daß der Rheder der Berechtigte und Verpflichtete sei. Wenn der Schiffer in seinem eigenen Namen kontrahire, so daß er sichtlich allein aus dem Vertrage berechtiget und verpflichtet werde, so könne er dies ohne Zweifel auch für seinen Rheder thun; die Fassung des § 3 drücke also dessen eigentliche Absicht nicht in einer entsprechenden Weise aus; in einem Falle der zuletzt erwähnten Art, verstehe es sich von selbst, daß der Rheder dem dritten Kontrahenten gegenüber nicht hafte, sondern nur der Schiffer, der allerdings unter Umständen seinen Regreß gegen den Rheder haben könne.

Der eben erwähnte Antrag stieß jedoch auf mehrfachen Widerspruch. Namentlich wurde gegen denselben hervorgehoben, die Absicht des § 3 sei zwar allerdings die von dem Herrn Antragsteller angegebene, aber das

Mißverständniß, welchem der Herr Antragsteller vorbeugen wolle, sei bei der ganzen Fassung des Artikels und bei einem Zusammenhalte desselben mit den übrigen Bestimmungen des Gesetzes über die Rechtshandlungen des Schiffers nicht wohl zu befürchten. Dagegen könnten gerade die Worte: „im Namen des Rheders" sehr leicht mißverstanden und dahin ausgelegt werden, daß die Bestimmung des § 3 nur auf die Fälle berechnet sei, in welchen die erwähnten oder ähnliche Worte gebraucht seien, während doch noch andere Formen existirten, in denen der Schiffer in der Absicht kontrahiren könnte, daß dadurch der Rheder unmittelbar verpflichtet werden solle, z. B. wenn er als Schiffer des ihm anvertrauten Schiffes abschließe u. dgl.

Schließlich wurde der Antrag, statt „für den Rheder" zu setzen: „im Namen des Rheders" mit 8 gegen 2 Stimmen, die Streichung des § 3 mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt und § 3 der Anlage mit der bereits angegebenen Modifikation angenommen. Zum

§ 4

Satz 1 der Anlage wurde vor Allem von Seiten des Herrn Referenten bemerkt: Der § 4 spreche den Grundsatz aus, daß der Schiffer ungewöhnliche Geschäfte nur im Falle der Nothwendigkeit mit rechtlicher Beziehung für den Rheder abzuschließen befugt sei. Vor Allem sei es von Wichtigkeit, die unter diesen Grundsatz fallenden Geschäfte richtig und vollständig zu bezeichnen. Der § 4 rechne dazu zunächst die Bodmerei und, da jedes Kreditgeschäft zufolge des mehrerwähnten Grundsatzes materiell der Bodmerei gleichstehe, folgerecht auch alle Kreditgeschäfte. Es gehörten dahin ferner alle übrigen in § 4 bezeichneten Geschäfte; die außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen anlangend, so fielen dieselben freilich, wenn der Schiffer nicht zahle, schon unter die Kreditgeschäfte. Allein es frage sich noch: ob und in wie weit der Schiffer, wenn er ausreichende Geldmittel des Rheders im Besitze habe, diese Mittel zu Reparaturen und Anschaffungen verwenden dürfe. Diese Frage müsse man ohne Zweifel ganz in derselben Weise beurtheilen, wie die andere, ob und in wie weit er zu solchen Zwecken von Dritten Geld auf Kredit zu entnehmen berechtiget sei. Wenn und so weit ihm das letztere untersagt werde, sei nicht abzusehen, weshalb er gleichwohl die Baarvorräthe des Rheders zu verwenden Macht haben sollte. Deshalb seien in den § 4 die Worte: „zu außergewöhnlichen Reparaturen und außerordentlichen Anschaffungen" aufgenommen worden. Da indessen die Frage, die hiermit entschieden würde, nur das innere Verhältniß des Schiffers zum Rheder berühre, weil nicht davon die Rede sein könne, daß der Rheder berechtiget sei, die vom Schiffer an den Dritten ausbezahlten Geldbeträge zurückzufordern, wenn

der Schiffer zu einer Anschaffung gegen baare Bezahlung mit dem Gelde des Rheders nicht befugt gewesen u. dgl., und der § 4 wesentlich nur das Verhältniß des Schiffers zum Dritten im Auge habe, so seien nur des Zusammenhanges halber diese Geschäfte hier hervorgehoben; bei der schließlichen Redaktion des Gesetzes würde ihrer im § 9 der Anlage Erwähnung zu thun sein und bleibe vorbehalten, bei der Berathung des letzteren § einen hierauf gerichteten Antrag einzubringen.

Im Verlaufe der Diskussion wurde hierauf von einem Herrn Abgeordneten die Streichung der Worte: „von Schiffszubehör, von Vorräthen" beantragt und hiefür geltend gemacht: Durch den ersten Satz des § 4 solle die Befugniß des Schiffers, Schiffszubehör und Vorräthe zu verkaufen, nur auf wenige Fälle beschränkt werden. Dies sei nicht angemessen, auch habe keine der bisherigen Gesetzgebungen eine solche Bestimmung aufgenommen. Nicht blos wenn es zur Erhaltung des Schiffes und der Fortsetzung der Reise nothwendig sei, müsse der Schiffer solche Dinge verkaufen dürfen, sondern oft auch, wenn es nur durch Rücksichten der Zweckmäßigkeit geboten sei. Wenn z. B. ein Auswandererschiff, das für eine Reise nach Nordamerika auf 90 Tage mit Proviant versehen werden müsse, nach einer kurzen Reise angekommen und mehr Proviant übrig sei, als der Kapitain für die Rückreise bedürfe, würde es für den Rheder sehr oft höchst nachtheilig sein, wenn der Ueberschuß des Proviants selbst auf die Gefahr des Verderbens hin nicht verkauft werden dürfte, und ebenso verhalte es sich mit alten unbrauchbar gewordenen Effekten, wenn sich eine günstige Verkaufsgelegenheit bieten sollte. Nachdem man dem Schiffer im § 2 so weit gehende Befugnisse eingeräumt habe, sei nicht abzusehen, weshalb man Bedenken tragen sollte, ihm den Verkauf eines Theils des Proviants, alter Geräthe u. dgl. anzuvertrauen. Auf den Einwand eines Herrn Abgeordneten, der erste Satz des § 4 sage nur so viel, daß der Schiffer zu den angegebenen Zwecken Vorräthe u. dgl. verkaufen dürfe, selbst wenn es noch so unzweckmäßig wäre, schließe somit nicht aus, daß er dasselbe auch in den Fällen thun dürfe, in welchen es zweckmäßig sei, wurde entgegnet, die Fassung des § 4 sei allerdings exklusiv, da es daselbst heiße: „nur im Falle der Nothwendigkeit ꝛc. ꝛc."

Von anderen Seiten wurde dem Bisherigen entgegen die Meinung vertreten, daß es allerdings gerechtfertiget sei, die exklusive Fassung des § 4 beizubehalten. Proviant, Schiffsgeräthe u. dgl. würden dem Schiffer von vorneherein nicht in der Absicht anvertraut, daß er sie verkaufe, mit ihnen spekulire u. dgl., sondern dazu, daß er sie für die Zwecke der

Schifffahrt an Bord des Schiffes verwende. In der Natur der Sache liege also kein Grund, dem Schiffer die von der anderen Seite gewünschten, weitergehenden Befugnisse zuzugestehen. Auch in den älteren Seerechten sei die Befugniß des Schiffers zu solchen Veräußerungen sehr beschränkt gewesen. Darauf, ob der Schiffer nicht etwa in einzelnen Fällen geringfügige Dinge verkaufen dürfe oder nicht, brauche man bei der Gesetzgebung keine besondere Rücksicht zu nehmen. Für wichtigere Fälle möge das Erforderliche durch den Rheder in den Instruktionen des Schiffers vorgesehen werden. Die gänzliche Weglassung der Worte, deren Streichung beantragt sei, würde aber gerade dazu führen, daß der Schiffer selbst nicht einmal in Nothfällen etwas von den Vorräthen und den Schiffsgeräthen verkaufen dürfte, da eine solche Berechtigung in seiner allgemeinen Vollmacht gewiß nicht liege, weil er, wie bereits angeführt, die Vorräthe und Geräthe gewiß nicht zum Zwecke des Verkaufes anvertrauet erhalte.

Eine fernere Beanstandung betraf das Wort: „Ladungstheile." Abgesehen von einer Redaktionsbemerkung, da ein Mitglied, statt: „Ladungstheile" „vorhandene Waaren" zu setzen vorschlug, wurde geltend gemacht: Die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Schiffer einen Theil der vorhandenen Waaren zu verkaufen berechtigt sei, könne hier in einer entsprechenden Weise nicht erledigt werden. Der rechte Zeitpunkt für die Erledigung dieser Frage scheine vielmehr erst bei der Lehre von der Havarie grosse zu sein. Namentlich sei es unthunlich, die Befugniß des Schiffers zum Verkaufe eines Theiles der Ladung festzustellen, wenn nicht zugleich bestimmt werde, in welcher Reihenfolge der Schiffer sich der verschiedenen, ihm angewiesenen Mittel bedienen müsse, um sich das nöthige Geld zu verschaffen. Bei Festsetzung dieser Reihenfolge werde sich auch ergeben, daß andere Bestimmungen erforderlich seien, je nachdem die Ladung dem Rheder oder anderen Befrachtern gehöre, und je nachdem der Verkauf der Ladungstheile blos im Interesse des Rheders (z. B. wenn er nicht für gehörige Ausrüstung des Schiffes gesorgt hatte) oder auch im Interesse der Ladungsinteressenten geboten sei. Es wurde deshalb auch die Weglassung der Worte: „Ladungstheile" empfohlen, so daß sich der § 4 blos auf Bodmerei- und solche Kreditgeschäfte erstrecken würde, wegen deren der Rheder nur mit Schiff und Fracht zu haften haben würde.

Ein Mitglied fand die auf die Ladungstheile sich erstreckende Bestimmung des § 4 auch deshalb bedenklich, weil man dann, wenn der Verkauf von Ladungstheilen im § 4 gestattet würde, aus der Stellung der betreffenden Bestimmung folgern könnte, daß der Rheder selbst in

dem Falle nur mit der fortune de mer zum Ersatze verpflichtet sei, wenn der Verkauf lediglich in dessen Interesse vorgenommen worden, z. B. um diejenigen Ausrüstungsgegenstände anschaffen zu können, welche der Rheder den Befrachtern gegenüber zu stellen verpflichtet gewesen u. dgl.

Das Gewicht der hier angeregten Bedenken wurde von anderen Seiten zwar nicht verkannt, jedoch darauf verwiesen, daß auch in anderen als Havariefällen der Verkauf von Ladungstheilen nothwendig werden könne, weshalb sich die Versammlung schließlich dahin einigte, im § 4 zwar des Verkaufes von Ladungstheilen als eines Mittels zur Verschaffung des erforderlichen Geldes in den im § 4 genannten Fällen zu erwähnen, dagegen die nähere Beschlußfassung darüber, unter welchen Voraussetzungen der Schiffer zum Verkaufe der Ladungstheile zu schreiten berechtiget sei, vorzubehalten, und im Gesetze nach Maßgabe des letzten Satzes des § 4 ausdrücklich zu bemerken, daß der § 4 auf die Fälle sich nicht beziehen solle, in denen lediglich im Interesse des Befrachters z. B. wegen drohenden Verderbs der Waaren ein Theil der Ladung verkauft werden müsse.

Ein Mitglied beanstandete endlich noch die Worte: „nur im Falle der Nothwendigkeit — der Reise"; dasselbe ging nämlich von der Ansicht aus, daß der § 4 lediglich den Zweck habe, zu bestimmen, in welcher Weise der Schiffer sich das Geld verschaffen solle, welches er zu den in § 2 ihm übertragenen Geschäften bedürfe, wenn ihn der Rheder nicht mit den erforderlichen Geldmitteln versehen habe. Den Bemerkungen dieses Mitgliedes wurde jedoch keine Folge gegeben, indem man ziemlich allgemein damit einverstanden war, daß sich der Schiffer nicht in allen Fällen, in welchen sich Grund zur Vornahme eines von den im § 2 erwähnten Geschäften ergeben würde, der im § 4 ihm eingeräumten Mittel und Wege bedienen dürfe, sondern nur wegen der im § 4 erwähnten außergewöhnlichen Geschäfte, welche regelmäßig eine Verklarung erforderlich machen würden, und wenn überdies die sofortige Vornahme dieser Geschäfte nothwendig sei, also z. B. nicht bis zur Zurückkunft in den Heimathshafen verschoben werden könne. Auf die Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, die Fassung des § 4 sei zu eng und nicht erschöpfend, da die in demselben erwähnten Mittel und Wege zur Verschaffung von Geld auch noch in anderen Nothfällen müßten benutzt werden können, z. B. wenn das Schiff im Kriege vor dem Feinde in einen Nothhafen habe fliehen müssen, und dort zur Bestreitung der Kosten des Aufenthalts Geld nöthig sei u. dgl., wurde von anderen Seiten entgegnet, daß der eben angeführte Fall unzweifelhaft von dem § 4 erfaßt würde, denn die

hiebei aufgewendeten Kosten würden im Grunde auch zur Fortsetzung der Reise verwandt, da der Aufenthalt im Nothhafen ein Theil der betreffenden Reise sei.

Bei der Abstimmung wurde der erste Satz des § 4 zunächst unter Hinweglassung der Worte: „von Schiffszubehör, von Vorräthen" mit 8 gegen 2 Stimmen angenommen, sodann mit 6 gegen 4 Stimmen für die Beibehaltung der eben erwähnten Worte entschieden, und die schließliche Erledigung des ersten Satzes von § 4 bis zur folgenden Sitzung vorbehalten, da die Vorlage einer anderen Fassung in Aussicht gestellt wurde.

Anlage.

An Stelle der Artikel 428, 429, 430, 431 des preuß. Entwurfs werden folgende Bestimmungen vorgeschlagen:

§ 1.

Während des Aufenthalts in dem Heimathshafen und dem Reviere desselben ist der Schiffer nur zur Annahme der Schiffsmannschaft befugt. Aus sonstigen Rechtsgeschäften, welche dort von dem Schiffer eingegangen werden, wird der Rheder nur verpflichtet, wenn der Schiffer auf Grund einer besonderen Vollmacht gehandelt hat, oder ein anderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

§ 2.

Während der Reise ist der Schiffer kraft seiner Anstellung ermächtiget, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Erhaltung und Befrachtung des Schiffes gewöhnlich mit sich bringen.

§ 3.

Der Schiffer ist jedoch in keinem Falle befugt, ohne besondere Vollmacht für den Rheder Wechselverpflichtungen einzugehen, oder Borggeschäfte auf den persönlichen Kredit desselben abzuschließen. (Art. 410.)

§ 4.

Der Schiffer ist ferner nur im Falle der Nothwendigkeit zum Zweck der Erhaltung des Schiffes und zum Zweck der Fortsetzung der Reise zu außergewöhnlichen Reparaturen und außerordentlichen Anschaffungen, zum Verkauf von Schiffszubehör, von Vorräthen, Ladungstheilen und sonstigen

Gegenständen oder zur Eingehung eines Bodmerei- oder eines anderen Borggeschäfts berechtiget. Er hat, bevor er zu einer solchen Maßregel schreitet, die Thatsachen, welche die Nothwendigkeit ergeben, so weit sie nicht bereits durch eine Verklarung festgestellt sind, dem Richter des Orts oder dem Landeskonsul oder in deren Ermangelung einem Notar anzuzeigen, und die Richtigkeit seiner Angaben eidlich zu erhärten. Der Fall des Verkaufs der Ladung im alleinigen Interesse des Abladers oder Empfängers wird durch diese Vorschrift nicht berührt.

§ 5.

Der Schiffer, welcher in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffs kontrahirt hat, haftet dem Dritten nicht persönlich, es sei denn, daß er sich für seine Person verpflichtet oder seine Befugnisse überschritten hätte. (Art. 54.)

Aus einem Borggeschäft, dessen Nothwendigkeit auf dem im § 4 vorgeschriebenen Wege nicht festgestellt ist, kann der Rheder nur in Anspruch genommen werden, wenn der Fall der Nothwendigkeit anderweit nachgewiesen wird, ohne daß es außerdem des Nachweises der wirklichen Verwendung bedürfte.

Hat der Schiffer ohne besonderen Auftrag des Rheders dem Dritten sich persönlich verpflichtet, oder Vorschüsse für Rechnung des Rheders geleistet, so wird er dem Rheder gegenüber in Bezug auf die Ersatzansprüche als Dritter angesehen.

§ 6.

Der Schiffsgläubiger, welcher gegen den Rheder einen Anspruch verfolgt, um aus Schiff und Fracht sich zu befriedigen, kann den Schiffer belangen, so lange dieser das Schiff führt. Ein auf diesem Wege gegen den Schiffer erwirktes Erkenntniß wird gegen den Rheder in Schiff und Fracht vollstreckt.

§ 7.

Hat der Rheder die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers durch besondere Instruktionen und Anweisungen beschränkt, so kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur entgegengestellt werden, wenn bewiesen wird, daß er von denselben Kenntniß gehabt habe.

§ 8.

Der Schiffer ist zum Verkauf des Schiffs nur im Falle der unvermeidlichen Nothwendigkeit, wenn es ein Wrack oder gänzlich seeuntüchtig geworden und dies durch das Ortsgericht nach Anhörung von Sachverstän-

digen und mit Zuziehung des Landeskonsuls, wo ein solcher vorhanden, festgestellt ist, berechtiget. Ist keine Gerichts- und auch keine andere Behörde, welche sich der Untersuchung unterzieht, am Orte vorhanden, so genügt die Besichtigung und Bescheinigung von Sachverständigen. Der Verkauf muß öffentlich geschehen.

§ 9.

Der Schiffer ist verpflichtet, so oft sich Gelegenheit dazu bietet, dem Rheder von dem Zustande von Schiff und Ladung, den Begebnissen der Reise und den von ihm geschlossenen Verträgen Kenntniß zu geben, in ungewöhnlichen Fällen, namentlich in denen der §§ 4, 6 und 8, die Ertheilung von Verhaltungsmaßregeln, sofern die Umstände es gestatten, nachzusuchen, die Anweisungen des Rheders überall zu befolgen und demselben am Ende der Reise, oder, so oft es verlangt wird, Rechnung zu legen.

CCXXVII. Sitzung.

Hamburg, am 28. Juli 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung mit der Berathung der Anlage zum vorigen Protokolle fortgefahren. Zur Berichtigung und Ergänzung des § 2, § 4 Satz 1 und § 9 dieser Anlage hatte der Herr Referent inzwischen, zum Theile mit Rücksicht auf die in der vorigen Sitzung vorgekommenen Bedenken, diejenigen Vorschläge eingebracht, welche in der Anlage zu diesem Protokolle beigedruckt sind.

Zunächst wurde in Folge dieser neuerlichen Vorlage auf

§ 2

der Anlage zum vorigen Protokolle zurückgegangen und hiezu bemerkt: Um jeden Zweifel über die Grenzen der Wirksamkeit des § 2 und der folgenden Bestimmungen bis einschließlich des § 8 zu beseitigen und hervorzuheben,

daß diese §§ für das Verhältniß des Schiffers zu Dritten, § 9 aber nur für das Verhältniß des Schiffers zum Rheder maßgebend sein solle, scheine es angemessen, in den Anfang des § 2 einzuschalten: „im Verhältniß zu Dritten." Uebrigens sei die Fassung des § 2 in der Anlage zum 226. Protokolle auch zu enge, indem sie den Schiffer auf die Geschäfte beschränke, welche die Ausrüstung des Schiffes ꝛc. ꝛc. gewöhnlich mit sich bringe, und dies dahin verstanden werden könnte, daß er nur die immer wiederkehrenden, alltäglichen Geschäfte besorgen dürfe, während er doch auch die außergewöhnlichen und seltener vorkommenden Geschäfte vorzunehmen berechtiget und verpflichtet sein müsse; es scheine deshalb angemessener, statt: „gewöhnlich mit sich bringen" zu setzen: „welche auf die Ausrüstung — — sich beziehen." Endlich scheine es sich zu empfehlen, daß zur Vervollständigung des Artikels und um den ihm zu Grunde liegenden Gedanken deutlicher auszudrücken, eingeschaltet werde: „und überhaupt auf die Ausführung der Reise." Mit Rücksicht hierauf sei die Fassung des § 2 in der Anlage zu dem vorliegenden Protokolle berichtiget worden. Die Versammlung genehmigte nun zwar ohne Beanstandung, daß eingeschaltet werde: „im Verhältniß zu Dritten" und „sowie überhaupt auf die Ausführung der Reise," dagegen fand der Ausdruck: „welche auf die Ausrüstung — — sich beziehen" von mehreren Seiten Widerspruch, weil dieser Ausdruck viel zu weit führen und z. B. den Schiffer sogar ermächtigen würde, Waaren anzukaufen, um sie nach anderen Plätzen zu verladen. Auch wurde bemerkt, das gegen den Ausdruck: „gewöhnlich mit sich bringen" angeregte Bedenken sei keinesweges begründet, denn es könne namentlich mit Rücksicht auf die in den ersten Büchern des Handelsgesetzbuches eingehaltene Ausdrucksweise nicht wohl ein Mißverständniß darüber entstehen, daß der § 2 nicht sagen solle, daß der Schiffer nur die alltäglich wiederkehrenden Geschäfte vorzunehmen Macht habe, sondern sich auf alle bei einem regelmäßigen Schifffahrtsbetrieb bald öfter bald weniger oft vorkommenden Geschäfte erstrecke. Von einem Mitgliede wurde jedoch zur Erledigung der vorliegenden Bedenken anheimgegeben, es zwar bei der in der vorigen Sitzung angenommenen Fassung im Wesentlichen zu belassen, aber das Wort: „gewöhnlich" zu streichen. Diesem Antrage wurde durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten stattzugeben beschlossen.

Zu § 4

wurde von demjenigen Herrn Abgeordneten, welcher bereits in der vorigen Sitzung die Ansicht vertreten hatte, daß es die Aufgabe des ersten Satzes von § 4 sei, zu bestimmen, in welcher Weise der Schiffer sich Geld ver-

schaffen solle, wenn es ihm zu irgend einem von den, im § 2 ihm übertragenen, Geschäften an den nöthigen Mitteln fehle, der Antrag gestellt, für den ersten Satz des § 4 folgende Fassung anzunehmen:

„Der Schiffer kann, um das für die im § 2 erwähnten Geschäfte „und Rechtshandlungen erforderliche Geld zu erhalten, Schiff und „Ladung verbodmen und auch von der Ladung so viel als erforder„lich verkaufen."

Da jedoch die Mehrheit der Versammlung der Ansicht war, daß schon in der vorigen Sitzung über den Inhalt des ersten Satzes im Sinne der Anlage entschieden worden sei, wurde jedes weitere Eingehen auf diesen Antrag mit 6 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Eine wiederholte Berathung über die Worte: „Theile der Ladung" wurde durch die entscheidende Stimme des Herrn Präsidenten ebenfalls aus dem Grunde abgelehnt, weil hierüber schon in der vorigen Sitzung sachlich beschlossen worden sei. Dabei wurde jedoch wiederholt der Vorbehalt ausgesprochen, daß über die näheren, anderweitigen Voraussetzungen, unter welchen der Schiffer Ladungstheile zu verkaufen die Macht haben solle, erst in der Folge, namentlich bei der Lehre von der Havarie grosse, zu berathen und zu beschließen sei. Die Versammlung sprach somit durch diesen Vorbehalt aus: Durch den § 4 sei noch keineswegs festgesetzt, daß der Schiffer immer, wenn dies zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Reise nothwendig geworden, auch ohne alle anderen Voraussetzungen und immer mit der Wirkung zum Verkaufe von Ladungstheilen berechtiget sei, daß der Rheder für den Ersatz nur mit der fortune de mer zu haften hätte, da es allerdings selbst solche Fälle gebe, wie sie in § 4 vorausgesetzt seien, in denen der Schiffer gar nichts von der Ladung verkaufen, sondern die Reise aufgeben, oder der Rheder mit seinem gesammten Vermögen haften müsse, z. B. wenn er schuldbar die Anschaffung des nöthigen Proviantes unterlassen hatte.

Im Uebrigen wurde beschlossen, statt: „einen Theil der Ladung" den in der vorigen Sitzung angenommenen Ausdruck „Ladungstheile" beizubehalten, um der Frage, für deren Entscheidung hier der rechte Ort nicht sei, nicht zu präjudiziren, ob der Schiffer immer nur einen Theil der Ladung, oder unter Umständen auch die ganze Ladung verkaufen dürfe; sodann wurde genehmiget, daß nach dem neuerlichen Vorschlage des Herrn Referenten das Nöthige in Betreff der Veräußerung von Vorräthen und Schiffsgeräthen erst im § 9 statt in § 4 gesagt werde, da dergleichen Veräußerungen eigentlich nur für das Verhältniß des Schiffers zum Rheder von Bedeutung seien.

Hierauf wurde zur Berathung des zweiten Satzes von

§ 4

übergegangen und zunächst von dem Herrn Referenten erläuternd bemerkt: Die Frage, in welcher Weise die Nothwendigkeit derjenigen Geschäfte festgestellt werden solle, zu deren Vornahme der Schiffer nur in Nothfällen berechtiget sei, ob schon vor Eingehung des Geschäfts oder erst im Wege des gewöhnlichen Beweisverfahrens, wenn es zu einem Prozesse über das Geschäft kommen sollte, biete nicht unerhebliche Schwierigkeiten. In älteren Seerechten sei für Fälle dieser Art die Zuziehung des Schiffsrathes vorgeschrieben, damit durch dessen Ausspruch das Vorhandensein der Nothwendigkeit des Geschäfts festgestellt werde. Die Zuziehung des Schiffsrathes sei jedoch außer Gebrauch gekommen, und in neueren Seerechten ein anderes Verfahren eingeführt worden. Das allgemeine preußische Landrecht z. B. bestimme, der Schiffer müsse sich, wenn er Bodmerei nehmen wolle, an das Seegericht wenden, dort den Sachverhalt vortragen und mit dem Steuermann und zwei Schiffsleuten beschwören, eine Urkunde hierüber errichten lassen, somit eine Art Verklarung ablegen, und verordne weiter, daß, wenn diese Verklarung unterlassen worden, die Nothwendigkeit der eingegangenen Bodmerei zwar nachträglich im Prozesse bewiesen werden dürfe, aber das Vorrecht derselben im Konkurse verloren gehe. Das allgemeine preußische Landrecht werde ferner dahin verstanden, daß wenn das vorgeschriebene Verfahren eingehalten worden, die desfallsige Feststellung dem gutgläubigen Dritten gegenüber unanfechtbar sei. In anderen Gesetzgebungen sei dieses Verklarungssystem zwar gleichfalls beibehalten, aber überdies die Einholung einer Autorisation der Behörden zur Vornahme des betreffenden Geschäfts vorgeschrieben worden, so z. B. im französischen, spanischen, holländischen Rechte u. s. w. Der Meinung der französischen Juristen zufolge sei ein Geschäft, zu welchem die Autorisation vorgeschrieben und ertheilt worden, wegen Mangels der Nothwendigkeit seiner Vornahme gegenüber einem gutgläubigen Dritten nicht mehr anfechtbar, während es noch sehr bestritten sei, ob die Nothwendigkeit eines solchen Geschäftes nachträglich auch auf anderem Wege als dem der Verklarung und Autorisation dargethan werden dürfe. Der preußische Entwurf und mit ihm die Anlage zum vorigen Protokolle sei bei dem Verklarungssysteme stehen geblieben. In den Motiven zum Entwurfe sei zwar gesagt, daß, wenn die vorgeschriebene Art der Verklarung unterlassen worden, der Rheder nur wegen wirklicher Verwendungen in seinen Nutzen hafte und der bloße Nachweis, daß das Geschäft nothwendig gewesen, nicht mehr genüge. Diese

Bestimmung sei jedoch, als zu weit gehend, in der Anlage zum vorigen Protokolle nicht adoptirt worden.

Für die Aufnahme solcher Bestimmungen, wie die eben besprochene, wurde weiter noch geltend gemacht: Der Zweck solcher Bestimmungen sei, den Rhedereibetrieb zu befördern und den Rheder gegen ein ungesetzliches Verfahren des Schiffers sicher zu stellen. Dieser Zweck werde ohne Zweifel auch durch schützende Formen der in Rede stehenden Art erreicht, denn einmal werde hiedurch eine Bürgschaft dafür begründet, daß das Vermögen des Rheders nicht anders als unter den gesetzlichen Voraussetzungen durch Kreditgeschäfte beschwert werde, auf der anderen Seite aber werde dadurch auch der Kredit des Schiffers im Auslande erhöht. Wenn der Darleiher wisse, daß nach Beobachtung der fraglichen Formen die Nothwendigkeit des Geschäftes nicht mehr bestritten werden könne, so werde er sich unter billigeren Bedingungen dazu verstehen, die nöthige Summe vorzuleihen als außerdem. Die Mißbräuche, von denen man mitunter befürchte, daß sie die Folge einer Einführung der beantragten Bestimmungen sein würden, hätten gewiß nicht in einem solchen Maße statt, daß dadurch der Vortheil dieser Bestimmungen aufgewogen werden könnte, wenigstens habe die Erfahrung an den Orten, an welchen das preußische Landrecht, das französische Recht u. s. w. gelte, zu Gunsten von derartigen Bestimmungen entschieden.

Die Mehrzahl der Mitglieder sprach sich jedoch gegen die Aufnahme von Bestimmungen der Art aus, wie sie im zweiten Satze des § 4 in Vorschlag gebracht sind und führte hiefür an: Wenn es sich um wirkliche Nothfälle handle, so werde schon wegen der bereits früher bei Art. 422 aufgestellten Bestimmungen eine förmliche Verklarung nothwendig sein, und Niemand ohne Verklarung des Schiffers sich dazu verstehen, diesem die nöthigen Geldmittel zu leihen. Wenn sich aber der Fall nicht schon wegen der zu Art 422 gefaßten Beschlüsse zur Ablegung einer Verklarung eigne, dann seien die proponirten Formvorschriften höchst bedenklich. Vor Allem werde durch dieselben in vielen Fällen ein unnützer Aufenthalt und damit ein bedeutender Kostenaufwand veranlaßt; sodann werde der Schiffer dadurch im Auslande diskreditirt. Wenn er nach einer langen Reise in einen Hafen einlaufe, um statt abgenutzter Segel und Geräthe einige neue einzukaufen und nun, um dem Gesetze zu genügen, erst eine Reihe von umständlichen Förmlichkeiten beobachten müsse, um sich das nöthige Geld zu verschaffen, so werde er dadurch in den Augen des Publikums verdächtigt; man werde annehmen, daß das Gesetz besonderen Grund gehabt

habe, den deutschen Schiffer einer strengeren Kontrole zu unterwerfen, als für Schiffer anderer Nationen bestehe, und seinen Rheder gegen ihn zu sichern. In den norddeutschen Seestaaten seien bisher nicht überall solche Formvorschriften in Uebung gewesen, und auch das englische und amerikanische Seerecht enthielten solche Bestimmungen nicht. Die letzteren würden ferner auch nur dann einigen Werth und Einfluß auf die Hebung des Kredites des Schiffers haben können, wenn die Beobachtung der vorgeschriebenen Formen die Folge habe, daß die Nothwendigkeit des Geschäfts nicht mehr anders, als etwa wegen der Kollusion des Darleihers, angefochten werden könnte. Werde aber wirklich in diesem Sinne Beschluß gefaßt, so sei zu befürchten, daß die betreffende Bestimmung zu einer Reihe von Mißbräuchen führe, und minder zuverlässigen Schiffern die Gelegenheit gegeben werde, unentdeckt und ungestraft ihre unredlichen Zwecke zu verfolgen. Solche Schiffer hätten den Rheder ganz in ihrer Hand, wenn ihr Vorbringen selbst dann Glauben finden müßte, und die Aufnahme von Geldern auf Rechnung des Rheders unanfechtbar wäre, wenn sie dasselbe allein beschworen hätten, namentlich wenn man erwäge, daß es sich nicht allein darum handle, die Nothwendigkeit, daß Geld überhaupt entliehen, sondern auch, daß gerade so und so viel entliehen werden mußte, darzuthun. Manches unbedeutende Bedürfniß würde zu einem bedeutenden gemacht werden, um größere Beträge entleihen zu können, von denen ein großer Theil nicht in den Nutzen des Rheders verwendet werde u. dgl., und selbst die Zuziehung der Konsuln sei keine Bürgschaft gegen solche Mißbräuche, wie sich schon aus demjenigen ergebe, was bei der Lehre von der Beweiskraft der auswärtigen Verklarungen über den Werth dieser Maßregel gesagt worden sei. Nachdem man bei den Verklarungen die Zuziehung und Beeidigung der Mannschaft für nöthig gehalten habe, könne man den blos vom Schiffer beschworenen Erklärungen in den Fällen, um welche es sich hier handle, und die oft noch größere Summen beträfen, als die Verklarungen, gewiß nicht ohne Weiteres Glauben beimessen. Die vorgeschlagenen Bestimmungen seien übrigens bei einem einigermaßen ausgedehnten Betriebe der Schifffahrt auch nicht durchführbar. Der Schiffer werde nicht überall geeignete Behörden finden, um vor ihnen beeidigte Erklärungen abzugeben und dokumentiren zu lassen, und nach den Konsulareinrichtungen vieler Staaten seien auch die Konsuln nicht befugt, Eide abzunehmen. Wo bisher solche Vorschriften, wie die in Rede stehenden, nicht existirt hätten, habe sich aus dem Mangel derselben bisher keinerlei Ungemach ergeben, und jedenfalls sei die Gefahr des Mißbrauchs größer als der Nutzen derselben. Wenn man aber nach dem Vorgange in § 33

des österreichischen Entwurfes wegen der Bodmerei besondere Formvorschriften für nöthig halten sollte, so werde hiegegen weniger zu erinnern und das Nöthige bei der Berathung über die Bodmerei zu beschließen sein, es dürfe jedoch auch hiebei seiner Zeit nicht übersehen werden, daß der österreichische Entwurf mit Rücksicht auf die Einrichtung der österreichischen Konsulate im Oriente abgefaßt sei.

Ein Mitglied sprach sich dahin aus, daß man, soweit thunlich, auch auf Einholung von Autorisationen durch den Schiffer bestehen sollte; alle bisher geltend gemachten Bedenken wurden aber auch hiegegen vorgebracht und überdies die Meinung vertreten, daß das System solcher Autorisationen bei der mangelhaften Einrichtung der Behörden in minder civilisirten Ländern, wo um einige Doublonen alle möglichen Papiere zu haben sein würden, noch weniger zu empfehlen sei als das System des Entwurfes, zumal auf der anderen Seite zu ängstliche Behörden dem Schiffer nicht selten lästige Hemmnisse bereiten würden.

Schließlich wurde die allgemeine Frage zur Abstimmung gebracht, ob Formvorschriften über die Feststellung der Nothwendigkeit der in § 4 der Anlage erwähnten Geschäfte in das Gesetz aufzunehmen seien, und diese Frage mit 7 gegen 3 Stimmen verneint.

Sodann wurde zur Berathung des

§ 5

der Anlage zum vorigen Protokolle übergegangen und zum ersten Absatze desselben hervorgehoben: Die in diesem Absatze enthaltene Bestimmung könne man füglich als jetzt geltendes gemeines Seerecht bezeichnen, namentlich seien auch alle bedeutenden Seerechtslehrer mit derselben einverstanden, und von den neueren Gesetzgebungen enthalte nur das englische Recht abweichende Bestimmungen. Aber es dürfe nicht unbemerkt bleiben, daß mit dem ersten Absatze des § 5 der Frage nicht präjudizirt werden solle, in wie weit der Schiffer aus den Konnossementen u. dgl. persönlich verpflichtet werde, das Nähere hierüber werde bis zur Lehre vom Frachtvertrage vorbehalten bleiben müssen.

Hierauf wurden von einem Herrn Abgeordneten die Worte: „daß er sich für seine Person verpflichtet“ beanstandet und hiezu bemerkt: In früheren Zeiten habe man den Schiffer als den Herrn des Schiffes angesehen und angenommen, daß er durch die Ausübung der Schifffahrt nicht blos das Schiff und das ihm vom Rheder anvertraute Gut, sondern auch sein eigenes Vermögen verpflichte. Seit jenen Zeiten sei es noch fort-

während üblich, daß der Schiffer in Konnossementen u. dgl. nicht blos sein (d. h. das ihm zur Leitung anvertraute) Schiff, sondern auch sein eigenes Vermögen für die richtige Erfüllung des Vertrages einsetze. Es sei aber allbekannt, daß diese Einsetzung des Vermögens des Schiffers nichts weniger als ernstlich gemeint, sondern nur eine durch die fortwährende Beibehaltung der alten Formulare der Konnossemente u. dgl. bedingte Redensart sei, aus welcher keiner, der mit den Gebräuchen des Seehandels vertraut sei, im Ernste einen Anspruch herleiten werde, soweit es sich nicht um die beim Frachtgeschäfte u. dgl. dem Schiffer persönlich aufzuerlegenden Verbindlichkeiten, sondern um diejenigen Obliegenheiten handle, für welche der Rheder einzustehen schuldig sei. Indessen seien diese Redensarten doch schon in einzelnen Erkenntnissen als ernstlich gemeinte aufgefaßt worden und es sei zu befürchten, daß dies in der Folge oft geschehe, wenn die beanstandeten Worte stehen blieben. Dies wäre um so bedenklicher, als nicht wohl zu erwarten stehe, daß sogleich mit der Publikation des neuen Seerechtes die erwähnten alten Formulare, deren Anwendung im Auslande der Schiffer häufig sogar nicht verhindern könne, ganz außer Gebrauch kämen, so wünschenswerth es auch sei, daß dies geschehe. Da nun das, was die erwähnten Worte sagen wollten, ohne Zweifel ganz selbstverständlich sei, so werde deren Streichung beantragt.

Von anderen Seiten hielt man es jedoch für bedenklich, den eben besprochenen Zwischensatz gänzlich zu streichen; auch wurde mehrfach bemerkt, daß es höchst wünschenswerth sei, die berührten nichtssagenden Formulare endlich einmal gänzlich abzuschaffen. Schließlich wurde jedoch, um jede Kollision mit diesen Formularen zu vermeiden, falls es nicht gelingen würde, sie gänzlich außer Gebrauch zu setzen, anheim gegeben, sich eines anderen Ausdruckes zu bedienen, und etwa zu setzen: „es sei denn, daß er die Garantie übernimmt.“ Auf den Einwand, daß dieser Ausdruck zu eng wäre, weil er sich nur auf die Uebernahme einer förmlichen Bürgschaft für den Rheder bezöge, während es doch noch andere Fälle gebe, in denen der Schiffer verpflichtet werde, z. B. wenn der Schiffer vorgespiegelt hätte, daß das Schiff sein eigen sei, wurde entgegnet, in dem eben angegebenen Beispiele kontrahire der Schiffer als Rheder und nicht als Führer des Schiffes und würde also schon deshalb Absatz 1 des § 5 keine Anwendung finden, übrigens beziehe sich der Ausdruck: „Garantie übernehmen“ nicht blos auf Uebernahme von Bürgschaften, sondern bezeichne eben so häufig die Uebernahme ursprünglicher Verpflichtungen, z. B. wenn Jemand einem anderen einen gewissen Betrag des Einkommens garantire u. dgl. und sei in diesem Sinne jedem Geschäftsmanne geläufig.

Von einem anderen Mitgliede wurde jedoch zur Erledigung des eben erwähnten Einwandes vorgeschlagen, zu setzen: „es sei denn, daß er außerdem die Vertragserfüllung besonders gewährleistet.“ Dieser Antrag wurde auch bei der Abstimmung zum Beschlusse erhoben, und die gänzliche Streichung des betreffenden Zwischensatzes mit 6 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Ein Antrag, statt: „in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes“ zu setzen: „im Namen des Rheders“ wurde, nachdem dagegen erinnert worden, es sei nicht gebräuchlich, daß der Schiffer ausdrücklich im Namen des Rheders kontrahire, wohl aber, daß er, um seine Eigenschaft als Vertreter des Rheders auszudrücken, sich als Führer des Schiffs bezeichne, wegen Mangels an Unterstützung zurückgezogen.

Schließlich wurde anerkannt, daß mit der Annahme des ersten Absatzes des § 5 der Frage nicht präjudizirt sein solle, in wie fern der Schiffer wegen eines Verschuldens, sei es culpa in contractu oder aquilische culpa, zu haften habe, sondern das Nähere hierüber später festzusetzen sei.

Anlage.

Ergänzungen zur Anlage des 226. Protokolles.

A. An Stelle des § 2 wird folgende Fassung vorgeschlagen:

„Während der Reise ist der Schiffer im Verhältniß zu Dritten kraft seiner Anstellung ermächtiget, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche auf die Ausrüstung, Bemannung, Erhaltung und Befrachtung des Schiffes sowie überhaupt auf die Ausführung der Reise sich beziehen,“

B. An Stelle des ersten Absatzes des § 4:

„Der Schiffer ist nur im Falle der Nothwendigkeit zum Zweck der Erhaltung des Schiffs und zum Zweck der Fortsetzung der Reise ein Bodmerei- oder ein anderes Kreditgeschäft einzugehen oder einen Theil der Ladung zu verkaufen berechtiget.“

C. An Stelle des § 9:

„Dem Rheder gegenüber ist der Schiffer verpflichtet, nach den Anweisungen desselben sich zu richten, den Rheder von dem Zustande von Schiff und Ladung, den Begebnissen der Reise und den von ihm geschlossenen Verträgen in fortlaufender Kenntniß zu erhalten, in allen erheblichen Fällen, namentlich in den der §§ 4, 6 und 8 und bei außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, sofern die Umstände es gestatten, die Ertheilung von Verhaltungsmaßregeln nachzusuchen, zu außergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, welche er mit Geldern des Rheders bestreiten kann, erst nach vorheriger Feststellung der Nothwendigkeit (§ 4) zu schreiten; wenn es ihm hierzu oder zur Bestreitung anderer dringender Bedürfnisse an Geld gebricht, das letztere, soweit es dem Interesse des Rheders entspricht, zunächst durch Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör und entbehrlichen Schiffsvorräthen oder sonstigen dem Rheder zugehörigen Gegenständen, dann durch Bodmerei- und Kreditgeschäfte und unter allen Umständen erst zuletzt durch Verbodmung der übrigen Ladung und äußerstenfalls durch Verkauf eines Theils derselben sich zu verschaffen, und dem Rheder am Ende der Reise, oder so oft es von ihm verlangt wird, Rechnung zu legen."

CCXXVIII. Sitzung.

Hamburg, am 30. Juli 1858.

In heutiger Sitzung, an welcher der Herr Appellationsgerichtsdirektor Dr. Seuffert Theil zu nehmen verhindert war, wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur Berathung der in Absatz 2 des

§ 5

der Anlage zum 226. Protokolle behandelten Frage übergegangen, ob bei den in § 4 besprochenen Geschäften außer der Nothwendigkeit und den übrigen Voraussetzungen des Geschäftes auch die wirkliche Verwendung des entliehenen Geldes in den Nutzen des Rheders nachgewiesen werden müsse, um diesen zu verpflichten. Hiezu wurde zunächst von Seiten des Herrn Referenten hervorgehoben: Das römische Recht habe die eben erwähnte Frage wenigstens bezüglich der Darlehen zu Gunsten des Dritten entschieden, und auch die späteren Seerechte seien zum Theil dieser Auffassung nachgefolgt. Bezüglich der Bodmerei, und nur als Bodmereigeschäfte seien alle in Rede stehenden Kreditgeschäfte anzusehen, sei die Frage jedoch nach gemeinem Seerechte sehr streitig, und in der That sei es auch zweifelhaft, welche Meinung den Vorzug verdiene. Zu Gunsten des Dritten spreche allerdings die Erwägung, daß man ihm nicht zumuthen könne, die Verwendung des Geldes zu kontroliren, und daß, wenn man dies gleichwohl verlangen wollte, Jedermann Bedenken tragen würde, dem Schiffer Geld zu leihen, wodurch das Interesse des Rheders empfindlich leiden müßte; auf der anderen Seite lasse sich nicht verkennen, daß mannichfache Uebervortheilungen des Rheders möglich seien, wenn man von dem Nachweise der wirklichen Verwendung entliehener Gelder absehen würde. Zu Gunsten des Dritten sei die Frage im englischen und nordamerikanischen Rechte und in Ansehung der im Auslande eingegangenen Bodmereiverträge auch im allgemeinen preußischen Landrechte (II. 8. § 2388) entschieden, in entgegengesetztem Sinne werde sie von französischen Juristen und im spanischen Rechte beantwortet. Indessen seien die zu Gunsten des Dritten

sprechenden Erwägungen doch wohl überwiegend. Von selbst verstehe sich übrigens, daß es nicht genüge, die Nothwendigkeit der Vornahme des Geschäfts im Allgemeinen darzuthun, sondern daß auch nachgewiesen werden müsse, daß gerade so viel Geld nothwendig gewesen, als wirklich entnommen worden, daß also die Bodmerei nur bis zu dem Betrage gültig sein könne, dessen Verwendung nothwendig gewesen. Demgemäß und da in Abweichung von den meisten neueren Seerechten beschlossen worden sei, daß Formvorschriften über den Nachweis der Nothwendigkeit nicht aufgestellt werden sollten, werde folgende Bestimmung an der Stelle des Absatzes 2 von § 5 vorgeschlagen:

„Die Verbindlichkeit des Geschäfts ist ausschließlich von der Noth„wendigkeit des Abschlusses desselben und nicht außerdem von der „wirklichen Verwendung des Geldes zur Befriedigung des Bedürf„nisses abhängig."

Der sachliche Inhalt dieses Antrags fand Seitens der Versammlung allgemeine Zustimmung, aber in Betreff der Fassung wurden mehrfache Bedenken laut. Ein Mitglied hielt dafür, daß die Worte: „ausschließlich — — — außerdem", weil schon in § 4 enthalten, entbehrlich seien, und daß am Besten einfach zu sagen wäre, die Gültigkeit des Geschäfts sei von der wirklichen Verwendung des Geldes nicht abhängig, wogegen jedoch von anderer Seite wieder eingewendet wurde, daß die erwähnten Worte jedenfalls unschädlich seien und durch Einschärfung des Erfordernisses der Nothwendigkeit verhindern würden, daß unzuverlässige Schiffer in derselben nicht am Ende eine Aufmunterung zu Unterschleifen finden könnten.

Von einer anderen Seite nahm man Anstand an den Worten: „die Nothwendigkeit des Abschlusses ꝛc." weil dadurch die Meinung hervorgerufen werden könnte, daß auch die Nothwendigkeit der gerade in Rede stehenden Art von Geschäften und des Umstandes, daß der Schiffer auf keine andere Weise das nöthige Geld erhalten konnte, nachgewiesen werden müßte, während es doch genügen sollte, wenn bewiesen werde, daß der Schiffer soviel Geld bedurfte, als er entnahm.

Ein Mitglied endlich beanstandete den Ausdruck: „die Verbindlichkeit des Geschäfts" und schlug vor, statt dessen zu setzen: „die Gültigkeit des Geschäfts". Auf den Einwand, daß die Gültigkeit des Geschäfts von dem Beweise der Nothwendigkeit desselben nicht unbedingt abhängig, daß das Geschäft vielmehr gegenüber dem Schiffer gerade dann gültig und wirksam sei, wenn er die Nothwendigkeit desselben nur vorgespiegelt habe, wurde entgegnet: das Geschäft als solches, nämlich als das beabsichtigte Rechts-

geschäft, sei auch in diesem Falle nicht gültig, denn nicht der Rheder sondern der Schiffer, der den Ersteren und nicht sich selbst dabei verpflichten wollte, hafte in dem eben erwähnten Beispiele, und zwar nicht aus dem beabsichtigten Rechtsgeschäfte, sondern aus seinem dolosen Verfahren.

Schließlich wurde mit 5 gegen 4 Stimmen, statt: „Verbindlichkeit" „Gültigkeit" zu setzen beschlossen, und im Uebrigen der Vorschlag des Herrn Referenten angenommen, die Erledigung der geltend gemachten Redaktionsbemerkungen aber der Redaktionskommission anheimgegeben.

Zum dritten Absatze des § 5 wurde von einem Herrn Abgeordneten die Streichung beantragt und hiefür geltend gemacht: Der Vorschlag in der Anlage des 226. Protokolles gehe zu weit, und zwar sowohl zu Gunsten, als zum Nachtheile des Schiffers, indem dieser bald mehr, bald weniger Rechte als ein Dritter haben könne. Wenn der Schiffer, seinem allgemeinen, in der Anstellung liegenden Auftrage entsprechend, Gelder für den Rheder vorschieße, so sei nicht abzusehen, warum ihm der Rheder nur mit der fortune de mer haften sollte; wenn er aber neben seinem allgemeinen Auftrage oder vielleicht gar gegen denselben oder gegen einen besonderen Auftrag des Rheders handle, würden ihm nicht einmal so viel Rechte gebühren, als einem Dritten zukämen. Man könne z. B. auch gewiß nicht zugeben, daß der Schiffer blos die Nothwendigkeit der Geldverwendung und nicht die wirkliche Verwendung nachzuweisen brauche, wie dies bei einem Dritten der Fall sei. Die ganze in dem dritten Absatze des § 5 behandelte Frage gehöre in den § 9 der Anlage, da sie eigentlich nur das Verhältniß des Schiffers zum Rheder berühre, der erwähnte Absatz könne deshalb um so leichter hier wegfallen, als er in so weit, als er richtig sei, sich ganz von selbst verstehe.

Gegen den Antrag auf Streichung wurde jedoch von mehreren Seiten eingewendet: Auf den Fall, wenn der Schiffer auftragswidrig handle, beziehe sich der in Rede stehende Absatz nicht; er spreche nur von dem Falle, in welchem der Schiffer ohne besonderen Auftrag handle; damit könne aber der erste Fall nicht in Zusammenhang gebracht werden. Daß der Schiffer sich des Nachweises der wirklichen Verwendung des Geldes nicht entschlagen könne, folge schon daraus, daß er immer noch Schiffer bleibe, und nebenbei die Obliegenheiten eines Schiffers behalte, auch wenn er aus Geldvorschüssen forderungsberechtiget sei. Die auf die besonderen Pflichten des Schiffers gebaute Einrede des Dolus, die man im Gesetze nicht aus-

drücklich zu erwähnen brauche, und in Wirklichkeit auch da, wo von den Rechten des Dritten die Rede sei, zu erwähnen unterlassen habe, obwohl sie ohne Zweifel auch dort statthaft sein müsse, würde den Rheder nöthigenfalls gegen die Prätension des Schiffers schützen, daß er die Verwendung des Geldes nicht zu beweisen schuldig sei. In so weit seien also die Bedenken, welche von der anderen Seite gegen die in Rede stehende Bestimmung erhoben worden, nicht begründet. Sofern es sich aber um Fälle handle, in denen der Schiffer ohne besonderen Auftrag und entweder seinem allgemeinen Mandate entsprechend oder neben demselben Geldvorschüsse gemacht habe, sei die Vorschrift des dritten Absatzes von § 5 weder selbstverständlich noch auch entbehrlich, und müsse als eine Konsequenz des Beschlusses, daß der Rheder für Rechtshandlungen des Schiffers nur mit der fortune de mer hafte, ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen werden. Da man für gut befunden habe, dem Schiffer zu untersagen, daß er den persönlichen Kredit des Rheders durch Eingehung von Rechtsgeschäften mit Dritten belaste, und ausgesprochen, daß für die Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer kraft seiner Anstellung und ohne besondere Vollmacht einzugehen berechtiget gewesen, nur die fortune de mer hafte, sei die Bestimmung in Frage unausbleiblich geboten, denn sonst würde der Schiffer in dem Rechte, für den Rheder auf eigenen Namen Vorschüsse zu machen, zu denen er das Geld ja auch von anderen entnehmen könnte, ein Mittel haben, um die von der Versammlung angenommenen Bestimmungen über die beschränkte Haftung des Rheders ganz illusorisch zu machen. Selbstverständlich sei die in Rede stehende Vorschrift um deswillen nicht, weil der Schiffer in solchen Fällen außer der rechtlichen Eigenschaft des Darleihers auch noch die eines Mandatars habe, und hieraus die Folgerung gezogen werden könnte, daß ihm der Rheder trotz der Bestimmungen über die Beschränkung seiner Haftbarkeit auf die fortune de mer für alle Auslagen mit seinem gesammten Vermögen aufzukommen habe.

Ein Mitglied hob hierauf noch hervor: Nach den eben erwähnten Erörterungen komme es weniger darauf an, zu sagen, daß der Schiffer eben so viele Rechte habe als ein Dritter, der für den Rheder Geld darleihe, u. dgl., sondern wesentlich nur darauf, dem Schiffer gegenüber das Prinzip der Haftung des Rheders mit der fortune de mer zu wahren und zu sagen, daß er nicht mehr Rechte als ein Dritter habe. Um nun, soweit thunlich, den Bedenken abzuhelfen, welche gegen den zur Debatte ausgesetzten Absatz vorgebracht worden, und gleichwohl dem Bedürfnisse zu genügen, werde folgende Fassung proponirt:

„Hat der Schiffer — — — — des Rheders geleistet, so kann er

„dem Rheder gegenüber wegen seiner Ersatzansprüche keine größeren „Rechte in Anspruch nehmen als ein Dritter."

Dieser Antrag wurde einstimmig, vorbehaltlich nochmaliger Prüfung der Redaktion, angenommen, und noch ausdrücklich hinzugefügt, daß mit der so eben genehmigten Bestimmung dem Schiffer das Recht nicht beigelegt werden solle, bei Bodmereien das Geld selbst herzugeben. Zu

§ 6

wurde erläuternd bemerkt: Schon nach römischem Rechte sei der Schiffer berufen gewesen, den Rheder vor Gericht zu vertreten, und auch nach dem allgemeinen jetzt geltenden Seerechte sei dies der Fall. Eine Bestimmung in diesem Sinne habe jedoch auch ihre Bedenken. Nach dem Antrage in der Anlage zum 226. Protokolle finde sich der der Debatte unterstellte § 6 unter den Bestimmungen über die Befugnisse, welche der Schiffer auf der Reise haben solle, lege somit dem Schiffer das Recht, den Rheder vor Gericht zu vertreten, nur so lange bei, als er sich auf der Reise befinde. Ob eine solche Bestimmung zur Aufnahme ins Gesetzbuch sich empfehle, sei sehr zweifelhaft; denn wenn der Schiffer auf der Reise sei, befinde er sich sehr häufig im Auslande, Betreffs der Schiffer einiger deutschen Staaten sei dies sogar fast immer der Fall, die in Rede stehende Bestimmung würde somit fast ausschließlich den Interessen des Auslandes dienen. Dazu sei aber eigentlich kein Grund vorhanden, um blos im Interesse des Auslandes eine Vorschrift darüber aufzunehmen, welchen Weg der Gläubiger einzuschlagen habe, wenn er seine Forderungen gegen den inländischen Rheder geltend machen wolle. Es sei nun die Frage, ob man dem Schiffer das Recht, den Rheder vor Gericht zu vertreten, nicht auch im Heimathshafen beilegen solle, wo der ordentliche Gerichtsstand für den Rheder und Schiffer nicht blos so lange, als sich der Schiffer mit dem Schiffe im Heimathshafen selbst aufhalte, begründet sei, sondern auch wenn er sich auf der Reise befinde. Für die Verneinung dieser Frage spreche die Erwägung, daß die Versammlung beschlossen habe, die Vollmacht des Schiffers solle im Heimathshafen ruhen, und daß dann, wenn der Schiffer auch im Heimathshafen statt des Rhebers belangt werden dürfte, obschon man eben so gut sich gegen diesen selbst wenden könnte, Kollusionen zwischen dem Schiffer und Gläubiger sehr leicht statthaben würden, und an sich unbegründete Forderungen in Folge einer absichtlichen Kontumacia oder anderweitiger nachlässiger Streitführung des Schiffers gegen den Rheder durchgesetzt werden könnten. Der Antrag in § 6 schweige endlich auch

darüber, ob der Schiffer den Rheder aktiv vor Gericht zu vertreten befugt sei. Ein allgemeiner Satz hierüber scheine entbehrlich; in so weit wegen einzelner Arten von Forderungen, z. B. wegen der Frachtforderungen, besondere Bestimmungen nothwendig sein würden, werde bei der Berathung der einzelnen Rechtsgeschäfte das Nöthige festzusetzen sein.

Im Verlaufe der Diskussion wurde von einem Mitgliede hiezu noch bemerkt: Der Inhalt des § 6 sei keinesweges blos dem Interesse des Auslandes und ausländischer Gläubiger dienlich, wenn sich auch die Befugniß des Schiffers, den Rheder zu vertreten, nicht auf den Heimathshafen erstrecken sollte, und obgleich das zuständige Forum des Schiffers und Rheders unbestritten selbst dann, wenn das Schiff sich im Inlande auf Reisen befinde, bei dem Gerichte des Heimathshafens sei; denn der § 6 werde auch gegen auswärtige Schiffer in Anwendung kommen, so lange sie sich in einem deutschen Hafen befänden. In der Hauptsache sei der Inhalt des § 6 auch ohne Zweifel richtig und von Interesse für die Gesetzgebung. Aber der Vorbehalt, wegen einzelner Fragen etwas Besonderes zu bestimmen, werde nicht blos wegen der im § 6 unerwähnt gebliebenen, aktiven Vertretung des Schiffers, sondern auch wegen der passiven Vertretung desselben vor Gericht erforderlich sein. So scheine es z. B. nicht angemessen, daß man den Schiffer wegen der Bodmereien zu belangen gestatte, da man von ihm nicht erwarten könne, daß er jemals excipire, er habe ohne Noth Bodmerei genommen u. dgl.

Gegen die zuletzt erwähnte Bemerkung wurde jedoch wieder von anderen Seiten eingewendet, daß gerade wegen der Bodmereien das Recht des Schiffers, den Rheder vor Gericht zu vertreten, unentbehrlich sei, weil die Mehrzahl der Bodmereibriefe nicht auf den Heimathshafen, sondern von einem auswärtigen Hafen auf den andern laute und in diesem Falle der Bodmereigeber gewiß nicht an den Rheder verwiesen werden könne. Wenn man dem Schiffer aber in dem einen Falle die Vertretung des Rheders gegenüber den Forderungen aus einem Bodmereibriefe anvertraue, so werde man es auch in anderen Fällen thun müssen. Es würde übrigens auch die Bodmerei sehr erschweren, wenn der Schiffer wegen derselben nicht belangt werden könnte, und dem Bodmereigeber zugemuthet werden sollte, unter Umständen eine Reihe von hundert und mehr Mitrhedern zu belangen, um den Bodmereibrief in Geltung zu bringen.

Von anderen Seiten wurde endlich die Meinung vertreten, daß die Befugniß des Schiffers, passiv den Rheder vor Gericht zu vertreten, auch

im Heimathshafen nicht zu entbehren sei und deshalb nach Schluß der Debatte der § 6 in der Meinung angenommen, daß derselbe sich auch auf den Heimathshafen zu erstrecken habe, und daß demzufolge seine Fassung oder doch seine Stellung im Gesetze zu ändern sei. Dabei wurde jedoch vorbehalten, bei Gelegenheit der Berathung über die einzelnen seerechtlichen Geschäfte in Erwägung zu ziehen, in wie weit eine Ausnahme von § 6 am Platze und die Uebertragung aktiver Prozeßvertretung erforderlich sei.

Endlich wurde auch allgemein anerkannt, daß in allen Fällen, in welchen der Schiffer den Rheder vor Gericht zu vertreten im Gesetze ermächtiget werde, dadurch der Rheder von der Theilnahme am Prozesse nicht ausgeschlossen sein solle. Zur Rechtfertigung des

§ 7

wurde auf verschiedene Seerechte und auf Art. 54 des Entwurfes zweiter Lesung hingewiesen. Gegen den Inhalt des vorgeschlagenen Paragraphen erhob sich kein wesentliches Bedenken und es wurde nur die Streichung der Worte: „durch besondere Instruktionen und Anweisungen", da sie überflüssig seien, beantragt und mit 5 gegen 4 Stimmen genehmigt. Ein anderes Mitglied aber schlug vor, die Fassung des § 7 in der Weise zu ändern, daß darin positiv gesagt würde, der Rheder sei die gesetzliche Vollmacht des Schiffers zu beschränken befugt. Dieser Antrag wurde jedoch, da man mehrfach befürchtete, eine solche Fassung möchte mißverstanden und auch auf die nautischen Befugnisse und Obliegenheiten des Schiffers bezogen werden, an welchen der Rheder zum Nachtheil Dritter nichts ändern könne, mit 6 gegen 3 Stimmen abgelehnt, und somit § 7 in der Fassung des Herrn Referenten mit der bereits erwähnten Modifikation angenommen. Bei Diskussion des

§ 8

wurde erläuternd bemerkt: Schon in älteren Seerechten (z. B. im consolato del mare) und ebenso in neueren Gesetzgebungen sei dem Schiffer das Recht eingeräumt, unter Umständen das Schiff zu verkaufen, während es andererseits auch nicht an Gesetzgebungen fehle, welche dem Schiffer den Verkauf des Schiffes unter allen Umständen untersagten (z. B. einige nordische Legislationen). Der Vorschlag in § 8 folge den ersteren, und zwar mit um so mehr Grund, als da, wo dem Schiffer das Recht, das Schiff zu verkaufen, durch das Gesetz nicht eingeräumt sei, diese Befugniß des Schiffers für den Nothfall durch die Gewohnheit eingeführt worden, somit ohne Zweifel die Nothwendigkeit einer solchen Bestimmung konstatirt

sei. Das Recht des Verkaufs, wodurch das Schiff dem Rheder gänzlich verloren gehe, bleibe aber ein höchst bedenkliches und dürfe dem Schiffer nur in Fällen der äußersten Noth, wenn ein anderer Ausweg, noch größeren Schaden abzuwenden, nicht übrig bleibe, und um Mißbräuche zu verhüten, nicht ohne bestimmte Sicherheitsmaßregeln eingeräumt werden. Der § 8 bestimme daher, daß der Schiffer nur im Fall der unvermeidlichen Nothwendigkeit, wenn das Schiff ein Wrack oder gänzlich seeuntüchtig geworden, zum Verkauf schreiten dürfe, und daß eine Kondemnation des Schiffs durch die zuständige oder eine geeignete Behörde und eventuell durch Sachkundige vorausgehen müsse.

Zunächst wurde hierauf die Frage besprochen, welche Bedeutung die Worte: „nur im Falle der unvermeidlichen Nothwendigkeit“ neben dem Satze: „wenn es ein Wrack oder gänzlich seeuntüchtig geworden“ haben sollten. Es ergab sich nämlich ein Zweifel darüber, ob der zuletzt erwähnte Satz blos eine Exemplificirung der unvermeidlichen Nothwendigkeit enthalten oder was er sonst bedeuten solle. Dabei gab der Herr Referent die Erklärung ab, nach seiner Absicht solle der eben erwähnte Konditionalsatz keineswegs eine blose Exemplificirung der Nothwendigkeit des Verkaufes enthalten, sondern sagen, daß außer den in diesem Satze erwähnten Voraussetzungen auch weiter noch das Erforderniß unvermeidlicher Nothwendigkeit des Verkaufes vorhanden sein müsse. Dies sei z. B. dann der Fall, wenn zu befürchten stehe, daß das Schiff, falls es nicht sogleich verkauft und zerlegt ꝛc. würde, sondern erst der Rheder hierüber befragt werden sollte, bis zum Eintreffen der Erklärung desselben in Trümmer gehen, von den Wellen weggespült und gänzlich werthlos würde. Wenn hierüber ein Zweifel entstehen könnte, so sei es am geeignetsten, nach „Nothwendigkeit“ „und“ einzuschalten.

Sodann ergaben sich auch Zweifel darüber, was mit dem bereits angeführten Konditionalsatze: „wenn es ein Wrack oder gänzlich seeuntüchtig geworden“ und namentlich mit den Worten: „gänzlich seeuntüchtig“ gemeint sei. Hiebei wurde angeführt: Mit dem Ausdrucke: „Wrack“ solle allerdings dem Sprachgebrauch gemäß nur eine einzelne Art der gänzlichen Seeuntüchtigkeit bezeichnet werden, nämlich wenn das Schiff in Folge eines Schiffbruches solche Beschädigungen erlitten habe, daß schon sein äußerer Anblick die Ueberzeugung biete, daß es nicht mehr herzustellen sei. Die ausdrückliche Erwähnung dieser Art von Seeuntüchtigkeit sei aber deshalb empfehlenswerth, weil der betreffende Ausdruck im Geschäftsleben sehr gebräuchlich und auch in Traktaten sehr häufig angewandt sei. Bezüglich

der Worte: „gänzlich seeuntüchtig" wurde von einigen Mitgliedern hervorgehoben: Art. 430 des Entwurfs schreibe als Bedingung die Unverhältnißmäßigkeit der Kosten der Wiederherstellung vor. Hierdurch scheine der Verkauf zu sehr erleichtert, da die Unverhältnißmäßigkeit der Reparaturkosten, abgesehen von dem Schwankenden des Begriffs, nicht einmal die Seeuntüchtigkeit nothwendig voraussetze. Es könne selbst die letztere nicht unbedingt ausreichen; es genüge selbstverständlich nicht, wenn das Schiff in dem Zustande, in welchem es sich gerade befinde, nicht fähig sei, in See zu gehen, denn dies würde nach jeder bedeutenderen Havarie der Fall sein, sondern es sei, um dem Schiffer das Recht zum Verkaufen des Schiffes zu geben, auch weiter noch erforderlich, daß dasselbe durchaus nicht mehr, oder, wie ein anderer Herr Abgeordneter bemerkte, als dasjenige Schiff, welches es bis dahin gewesen, d. h. ohne zu einem ganz anderen Schiffe umgestaltet zu werden, nicht mehr aufgezimmert werden könne. Man brauche um so weniger Anstand zu nehmen, die Worte: „gänzlich seeuntüchtig" in diesem engeren Sinne aufzufassen, da es sich hier nur darum handle, zu bestimmen, wann der Schiffer das Schiff ohne Anfrage beim Rheder zu verkaufen befugt sei, und diese Frage ganz anders beantwortet werden könne, als die bei der Lehre von der Assekuranz zur Sprache zu bringende Frage, wann dem Assekuradeur gegenüber die gänzliche Seeuntüchtigkeit angenommen und der Verkauf des Schiffes gestattet werden müsse. Gegen diese Ansicht wurde aber von anderen Seiten eingewendet: Wenn man die Worte: „gänzlich seeuntüchtig" in dem so eben dargestellten strengen Sinne auffasse, so würden hieraus, wie die Erfahrung schon mehrfältig bewährt habe, in einzelnen Fällen die größten Härten entstehen, und die Vorschrift, die zum Schutze des Rheders bestimmt sei, nicht selten demselben zum empfindlichsten Schaden gereichen. Nicht allein dann, wenn die Aufzimmerung des Schiffes absolut unmöglich geworden, sei eine gänzliche Seeuntüchtigkeit desselben vorhanden; selten sei ein Schiff so sehr beschädiget, daß es nicht mit irgend einer, wenn nur hinreichend großen Summe wieder hergestellt werden könnte. Der Begriff der gänzlichen Seeuntüchtigkeit sei vielmehr ein höchst relativer; sie sei auch dann vorhanden, wenn die Kosten, welche die Reparatur des Schiffes erfordere, in keinem Verhältnisse zum Werthe des Schiffes ständen. Da die Höhe der Reparaturkosten bei der Frage, ob ein Schiff gänzlich seeuntüchtig sei, großen Einfluß habe, hänge die gänzliche Seeuntüchtigkeit sogar von dem Orte ab, an welchem es sich gerade befinde. Ein Schiff, das, wenn es an einem anderen Orte läge, recht wohl wieder hergestellt werden könnte, müsse vielleicht an dem Orte, wo es sich

eben befinde, für seeuntüchtig betrachtet werden, z. B. dann, wenn das Schiff die Masten verloren habe und an seinem Aufenthaltsorte die Masten gar nicht oder nur nach langer Zeit und mit vielen unverhältnißmäßig großen Kosten zu haben seien, oder wenn das Schiff, obwohl es an sich noch gut sei, so auf dem Strande liege, daß es unmöglich oder nur mit unverhältnißmäßig hohen Kosten wieder abgebracht werden könne u. dgl.

Ein weiterer Anstand ergab sich über die Frage, welche rechtlichen Wirkungen die Beobachtung der Formvorschriften des § 8 haben, ob namentlich der Verkauf des Schiffes nach Beobachtung der betreffenden Vorschriften sowohl bezüglich des Verhältnisses des Schiffers zum Rheder, als des Rheders zum Käufer unanfechtbar sein solle oder nicht.

Im Laufe der Diskussion wurde zu dieser Frage bemerkt: Wenn es in § 8 heiße, daß der Schiffer im Falle der Nothwendigkeit und wenn die gänzliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes durch die Behörde festgestellt worden, zum Verkaufe desselben zu schreiten berechtiget sei, so folge hieraus ohne Zweifel, daß die fragliche Feststellung durch die Behörde allein weder den Schiffer noch auch den Käufer gegenüber dem Rheder vollkommen sicher stelle, sondern daß der Verkauf immer noch deshalb angefochten und das Schiff vindicirt werden könne, weil der Verkauf des Schiffes nicht unvermeidlich nothwendig gewesen. Dem entspreche auch das englische Recht und gewiß nicht ohne zureichenden Grund, denn wenn man in Betracht ziehe, wie groß in manchen Häfen das Interesse am Kaufe fremder Schiffe sei, weil vielleicht daselbst keine guten Schiffe gebauet würden, und in welcher Weise nicht selten die Gerichte und Behörden des Auslandes namentlich in minder civilisirten Ländern organisirt seien, so werde man gerechtes Bedenken tragen, den Verhandlungen und Urkunden der Behörden im Auslande die Kraft unanfechtbarer Feststellungen beizulegen. Um jeden Zweifel darüber zu beseitigen, daß der § 8 die eben dargelegte Meinung habe, und nur bestimmen wolle, der Schiffer dürfe nicht ohne Beobachtung der vorgeschriebenen Formen zum Verkaufe des Schiffes schreiten, während es dahingestellt bleibe, ob in einem konkreten Falle die Feststellung wirklich genüge oder noch andere Beweise erforderlich seien, um die Nothwendigkeit des Verkaufs darzuthun, empfehle es sich, die Bestimmung des § 8 negativ zu halten und nach dem Vorbilde des englischen Rechtes etwa zu sagen: Der Schiffer sei nur im Falle der Nothwendigkeit das Schiff zu verkaufen berechtiget. Aber selbst in einem solchen Falle sei er nicht anders dazu befugt, als wenn er zuvor den betreffenden Formvorschriften genügt habe.

Andere Mitglieder hielten dafür, daß die Feststellung der Nothwendigkeit des Verkaufes und der übrigen Voraussetzungen durch ein Gericht oder eine Behörde sowohl den Schiffer als den Käufer gegen fernere Anfechtungen des Verkaufes und die Vindikation des Schiffes schützen sollte, während allerdings dieselbe Wirkung den Kondemnationen von Sachverständigen nicht zugestanden werden könne, und zwar um so weniger, als Sachverständige sich in der Regel enthielten, einen bestimmten Ausspruch in dem Sinne zu erlassen, daß das Schiff gänzlich seeuntüchtig sei, sondern sich in der Regel darauf beschränkten, die Vornahme einer Reparatur des Schiffes zu widerrathen. Der Ausdruck: „genügt" solle demnach, wie dies auch allseitig von der Versammlung zugegeben wurde, keineswegs ausdrücken, daß die Kondemnation durch Sachverständige ein überall ausreichendes Surrogat der gerichtlichen Kondemnation sei.

Mit Rücksicht auf diese Auslegung des Wortes: „genügt" wurde eine entsprechende Aenderung der Redaktion empfohlen, etwa in dem Sinne, daß gesetzt würde: „so ist er mindestens verpflichtet, die Besichtigung und Bescheinigung von Sachverständigen zu erwirken."

Von mehreren Herren Abgeordneten wurde ferner hervorgehoben: Der Schiffer werde mitunter an den Orten, an welchen er sich mit dem gänzlich seeuntüchtigen Schiffe befinde, nicht einmal das Gutachten von Sachverständigen sich verschaffen können, weil keine solchen vorhanden seien. Man könne deshalb nicht einmal absolut ein Gutachten von Sachverständigen fordern, sondern müsse sich in solchen Fällen mit anderen Beweisen behelfen, ja vielleicht mit der Verklarung des Schiffers begnügen. Wenn man nun den betreffenden Satz über die Kondemnation des Schiffes durch Sachverständige wegzulassen Bedenken trage, da man auf dieselbe im Assekuranzrechte ein großes Gewicht zu legen gewohnt sei, so empfehle es sich doch wenigstens, hinzuzufügen, daß sich der Schiffer mit anderen Nachweisen zu versehen habe, wenn er auch eine Besichtigung des Schiffes durch Sachverständige u. dgl. nicht erlangen könne.

Mehrere Mitglieder beantragten endlich, den § 8 hier wegzulassen und die Feststellung der in demselben behandelten Fragen bis zum Assekuranzrechte vorzubehalten, weil erst dort der rechte Ort hiefür sein werde.

Schließlich wurde § 8, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, in dem Sinne angenommen, daß nach dem Worte: „Nothwendigkeit" „und" einzuschalten sei, daß der Schiffer, wenn er keine Kondemnation durch die Behörde erlangen könne, sich eine Besichtigung und Kondemnation durch

Sachverständige zu verschaffen und, wenn auch diese nicht zu erlangen sei, sich mit anderen Beweisbehelfen zu versehen habe.

Zu § 9

der Anlage zum 227. Protokolle wurde vor Allem anerkannt, daß es nunmehr, nachdem zu § 4 die proponirten Formvorschriften über die Feststellung der Nothwendigkeit der betreffenden Rechtsgeschäfte abgelehnt worden, statt: „erst nach vorheriger Feststellung der Nothwendigkeit" heißen müsse: „nur im Falle der Nothwendigkeit".

Sodann wurde von einem Mitgliede beantragt, die Worte: „nach den Anweisungen desselben sich zu richten" zu streichen, weil dieser Satz, der so weit er richtig, auch selbstverständlich sei, das Mißverständniß hervorrufen könne, als dürfe der Rheder dem Schiffer auch hinsichtlich seiner nautischen Pflichten und seiner sonstigen selbstständigen Obliegenheiten gegen Dritte Anweisungen geben, denen der Schiffer Folge zu leisten hätte, selbst wenn diese Anweisungen mit den selbstständigen Verpflichtungen des Schiffers in Widerspruch ständen.

Nach kurzer Debatte wurde diesem Antrage mit 6 gegen 3 Stimmen stattzugeben beschlossen, nachdem zuvor eingewendet worden war, es verstehe sich von selbst, daß der Schiffer von seinen nautischen Verpflichtungen und seinen selbstständigen Obliegenheiten, wegen deren ohnehin das Nähere bis zur Berathung über das Frachtgeschäft vorbehalten bleiben müsse, insoferne sie aus Frachtverhältnissen herrührten, durch den Rheder nicht entbunden werden könne; das angeregte Mißverständniß sei demnach nicht zu befürchten.

Sodann wurde auch die Streichung der Worte: „den Rheder von dem Zustande — — — Kenntniß zu erhalten" oder doch der Worte: „und Ladung" beantragt, da der ganze Satz seinem wahren Wesen nach kein Rechtssatz, sondern eine blose Instruktion sei, und das, was mit den Worten: „und Ladung" gesagt werden solle, weder richtig noch überhaupt ausführbar sei.

Es wurde jedoch dagegen, daß der fragliche Satz lediglich eine Instruktion enthalte, Widerspruch erhoben und weiter noch bemerkt: Es verstehe sich von selbst und könne nöthigenfalls ausdrücklich beigefügt werden, daß der Rheder nur so oft Nachricht über den Zustand der Ladung verlangen könne, als dies überhaupt thunlich sei und der Rheder

ein rechtliches Interesse daran habe. Schließlich wurde zwar die Streichung der sämmtlichen oben aufgeführten Worte mit 5 gegen 4 Stimmen abgelehnt, die Streichung der Worte: „und Ladung" aber mit 6 gegen 3 Stimmen genehmiget.

Der Satz: „in allen erheblichen — — — nachzusuchen" wurde ohne Beanstandung angenommen, und ebenso der Satz: „zu außergewöhnlichen Reparaturen — — — zu schreiten."

Bezüglich des Satzes von: „wenn es ihm hierzu — — — sich zu verschaffen" erklärte zunächst der Herr Referent, er ziehe mit Rücksicht auf die in der letzten Debatte geäußerten Ansichten und zumal von den Sachverständigen zur Sprache gebrachten Bedenken den in diesem Satze enthaltenen Vorschlag zurück, um dem Ermessen des Schiffers darüber nicht vorzugreifen, welcher Weg in jedem einzelnen Falle mit dem geringsten Nachtheile verbunden sei und am sichersten zum Ziele führe. Nur das eine halte er für angemessen, daß das Gesetz bestimme, daß der Schiffer die Ladung, wenn sie nicht dem Rheder selbst gehöre, erst zuletzt angreifen dürfe, weshalb er eine Bestimmung in diesem Sinne anzunehmen beantrage. Der Herr Referent fügte hinzu, auch in anderen Seerechten, namentlich im französischen, spanischen und holländischen Seerechte seien ähnliche Bestimmungen enthalten; dieselben seien auch aus nahe liegenden Gründen in Ansehung aller derjenigen Fälle wohl begründet, in denen die nicht dem Rheder, sondern dritten Befrachtern gehörige Ladung außer dem Falle einer Havarie grosse zum Verkaufe gebracht werden solle. Bezüglich des Verkaufes der Ladung in einem Falle der zuletzt erwähnten Art könne man die Aufstellung der erforderlichen Ausnahmebestimmung bis zur Lehre von der Havarie grosse vorbehalten.

Mehrere Mitglieder hielten jedoch auch den eben erwähnten Antrag des Herrn Referenten für bedenklich, indem sie der Meinung waren, daß man den Schiffer auch nicht einmal wegen des Verkaufes der Ladung dritter Befrachter an eine bestimmte Reihenfolge binden dürfe, wenn man nicht Gefahr laufen wolle, mitunter gerade gegen das Interesse der Ladungsinteressenten selbst zu verstoßen. Einen Unterschied zwischen den Fällen des Verkaufes der Ladung im Falle einer Havarie grosse und außer derselben dürfe man aber schon deshalb nicht statuiren, weil man dem Schiffer nicht zumuthen könne, genau zu wissen, in welchen Fällen die Verkäufe in die Havarie grosse kämen und wann nicht. Auch die Behauptung, daß das französische Recht eine Bestimmung ähnlich der vom Herrn Referenten vorgeschlagenen enthalte, wurde mehrfach bekämpft und darauf Bezug

genommen, daß auch das englische Recht sich jeder Bestimmung über die vorliegende Frage enthalte.

Schließlich wurde der Antrag des Herrn Referenten mit 6 gegen 3 Stimmen abgelehnt, so daß der erwähnte Satz des § 9 gänzlich auszufallen hat.

Ein Mitglied stellte hierauf noch den Antrag, wenigstens zu bestimmen, welche Mittel der Schiffer im Nothfalle anwenden dürfe, um sich das erforderliche Geld zu verschaffen, weil man sonst Zweifel darüber erheben könne, ob der Schiffer überhaupt diese Mittel anzuwenden berechtiget sei, und dem zufolge etwa folgende Bestimmung anzunehmen:

„Wenn es dem Schiffer zur Bestreitung dringender Bedürfnisse an „Geld gebricht, so darf er es nöthigenfalls auf Schiff und Fracht „und auf Erfordern zugleich auf die Ladung (insbesondere durch „Verbodmung) aufnehmen oder entbehrliche Schiffsgeräthschaften „oder Vorräthe und selbst von der Ladung verkaufen, je nachdem „die eine oder die andere dieser Maßregeln ausführbar und für die „Betheiligten mit dem geringsten Nachtheile verbunden ist."

Zur Erläuterung fügte der Herr Antragsteller bei, er sei der Ansicht, daß der Schiffer niemals die Ladung allein, sondern immer nur zugleich mit Schiff und Fracht verbodmen dürfe, und habe dies auch durch die Fassung seines Antrags ausdrücken wollen.

Die Berathung über diesen Antrag wurde jedoch bis zur nächsten Sitzung vertagt.

CCXXIX. Sitzung.

Hamburg, am 31. Juli 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurden in heutiger Sitzung, an welcher der Herr Appellationsgerichtsdirektor Dr. Seuffert wieder Antheil nahm, während der Herr Professor Dr. von Hahn, welcher bereits nach Hause abgereist war, sich nicht mehr daran betheiligte, die Vorschläge der Redaktionskommission über die in der 226., 227. und 228. Sitzung gefaßten Beschlüsse berathen und durch Beschlußfassung erlediget.

Hiebei wurde die Fassung des § 4 der Anlage zum 226. Protokolle in folgender Weise festgestellt:

„Zum Abschluß eines Bodmereigeschäftes ist der Schiffer ohne be„sondere Vollmacht befugt, jedoch nur wenn es zum Zweck der „Erhaltung des Schiffes und zum Zweck der Fortsetzung der Reise „nothwendig ist, und nur insoweit, als zur Befriedigung des Be„dürfnisses erforderlich ist.

„Die Gültigkeit des Geschäfts ist von der wirklichen Verwendung „des Geldes zur Befriedigung des Bedürfnisses nicht abhängig.

„Dieser Artikel findet Anwendung auch auf jedes andere Kredit„geschäft, welches in Gemäßheit des Art. 410 die Verhaftung des „Rheders nur mit Schiff und Fracht zur Folge hat, ferner auf „den Verkauf von Ladungstheilen. Der Fall des Verkaufs der „Ladung im alleinigen Interesse des Abladers oder Empfängers „wird hiedurch nicht berührt."

Die Worte: „welches in Gemäßheit des Art. 410 die Verhaftung des Rheders nur mit Schiff und Fracht zur Folge hat" waren von der Redaktionskommission deshalb aufgenommen worden, um den Gegensatz zu denjenigen Kreditgeschäften hervorzuheben, zu welchen der Rheder dem Schiffer eine besondere Ermächtigung neben der in seiner Anstellung liegenden Vollmacht gegeben hat, von welchen der § 3 der Anlage zum 226. Protokolle handelt und die den Rheder mit seinem gesammten Vermögen verpflichten würden; die eben erwähnte Einschaltung hielt man für erforderlich, um einer Verwechselung der verschiedenen Kreditgeschäfte vorzubeugen.

Ein Mitglied glaubte nun, daß der Gedanke, auf dem diese Einschaltung beruhe, zwar unbestreitbar richtig und der erwähnte Gegensatz allerdings vorhanden sei, daß aber gerade diese Einschaltung zu Mißverständnissen führe, weil sie als Voraussetzung angeführt werde, während sie doch eigentlich eine Folgerung aus früheren Beschlüssen sei, und beantragte deshalb die Streichung des erwähnten Zwischensatzes.

Dieser Antrag wurde jedoch nach kurzer Debatte mit 6 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Zu § 8

der Anlage zum 226. Protokolle wurde auf den Vorschlag des Herrn Referenten die Weglassung des Ausdrucks: „Wrack ꝛc." genehmigt, da sich ergab, daß dessen Beibehaltung zu der neuen Fassung des Artikels nicht passen würde und der Ausdruck: „gänzlich seeuntüchtig" Alles umfasse.

Bei Feststellung des

§ 9

der Anlage zum 227. Protokolle wurde der am Schlusse der vorigen Sitzung vertagte Antrag aus den dafür angeführten Gründen und um zugleich auszudrücken, daß der Schiffer an eine bestimmte Reihenfolge der Geldbeschaffungsmittel nicht gebunden sei, nach kurzer Debatte mit 7 gegen 2 Stimmen in folgender Fassung angenommen:

„Er ist ferner verpflichtet, wenn er das zur Bestreitung dringender „Bedürfnisse erforderliche Geld durch Bodmerei, durch Verkauf von „entbehrlichem Schiffszubehör oder entbehrlichen Schiffsvorräthen „oder durch den Verkauf von Ladungstheilen sich verschaffen kann, „von diesen Maßregeln diejenige zu ergreifen, welche für die Be„theiligten mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist."

Endlich wurde genehmigt, daß der § 6 der Anlage des 226. Protokolles an das Ende der sämmtlichen Bestimmungen über die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers gesetzt werde, damit die Ansicht ausgeschlossen sei, daß er sich nur auf die Zeit der Reise des Schiffers und nicht auch auf seinen Aufenthalt im Heimathshafen beziehe.

Hierauf wurden die Protokolle der CCXVII. Sitzung vom 10. Juli, der CCXVIII. Sitzung vom 12. Juli, der CCXIX. Sitzung vom 14. Juli, der CCXX. Sitzung vom 16. Juli, der CCXXI. Sitzung vom 17. Juli, und der CCXXII. Sitzung vom 19. Juli 1858 verlesen und genehmigt.

Schließlich verabschiedete sich der stimmführende Herr Abgeordnete für Hamburg, Präses Dr. Halle, welcher aus Gesundheitsrücksichten aus der Conferenz ausscheidet, in einer Anrede an die Versammlung, welche letztere hierauf, dem Vorschlage des Herrn Präsidenten entsprechend, dem genannten Herrn Abgeordneten für die rege und sachfördernde Theilnahme desselben an den bisherigen Berathungen durch Erhebung von ihren Sitzen ihre Anerkennung aussprach.

CCXXX. Sitzung.

Hamburg, am 4. October 1858.

Zur Fortsetzung der Conferenzberathungen fanden sich heute dahier unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule ein die Herren:

k. k. Sektionsrath Dr. Schindler;
k. k. Oberlandesgerichtsrath Caesar Benoni von Clanisberg;
k. sächs. Kammerrath Ritter von Sartorio;
k. Tribunalsrath Pape;
Geheimer Kommerzienrath Schnell, welcher einstweilen an Stelle des Herrn Kommerzienrathes Rahm in die Conferenz eintritt;
k. Appellationsgerichtsdirektor Dr. Seuffert;
Professor Dr. Thöl;
Kanzler Dr. von Gerber;
Professor Dr. von Hahn;
Obergerichtsrath Dr. Trieps;
Generalkonsul Schmidt;
Dr. Asher;
Senator Dr. Heineken;
Senator Dr. Petersen, der an Stelle des Herrn Präses Dr. Halle als Bevollmächtigter der freien Hansestadt Hamburg eintritt;
A. J. Hertz und
Kapitain Göde.

Nachdem zuvor der Herr Präsident die Mitglieder bewillkommt und die neu eintretenden Herren Bevollmächtigten vorgestellt hatte, theilte er der Versammlung mit, daß Herr Syndikus Dr. Mann, der vorerst durch Geschäfte zu Hause zurückgehalten sei, nächster Tage eintreffen werde.

Hierauf wurde in der Berathung des Entwurfes fortgefahren und hiebei zu

Art. 432

Absatz 1 von dem Herrn Referenten erläuternd bemerkt: Darüber, daß die Kaplaken, welche zuerst als eine dem Schiffer zukommende Gratifikation eingeführt worden seien, nicht dem Schiffer, sondern als eine Prozentzulage

zur Fracht dem Rheder gebührten, bestehe längst kein Zweifel mehr. Nicht allein die allgemeine Rechtsanschauung und das Gewohnheitsrecht, sondern auch die neueren Seerechtsgesetzgebungen hätten die Sache in diesem Sinne entschieden. In neueren Zeiten seien aber wieder andere Arten von Vergütungen in Gebrauch gekommen, welche hin und wieder dem Schiffer unter gewissen Voraussetzungen für seine Dienste zugesichert würden, und es frage sich, ob man auch diese Vergütungen dem Rheder zuzusprechen hinreichenden Grund habe. Solche Gratifikationen würden dem Schiffer z. B. unter der Bedingung versprochen, daß er die Reise innerhalb einer gewissen Frist vollenden oder daß er der erste sein würde, der in der Saison mit der betreffenden Art von Ladung in einen gewissen Hafen einlaufe u. dgl. Dafür, daß dergleichen Vergütungen dem Schiffer belassen würden, spreche zwar die Absicht des Gebers, der sie nur dem Schiffer zugedacht habe; aber überwiegend scheine doch die Erwägung zu sein, daß der Schiffer, wenn er die Reise möglichst beschleunige u. dgl., nur seine Pflicht thue und daß Alles, was er mit dem Schiffe durch Ausübung seiner Pflicht zu erwerben im Stande sei, dem Rheder gehören sollte, der ihm seine Dienstleistungen nach dem Dienstvertrage zu vergüten habe; diese Erwägung sei mindestens dann von besonderem Gewichte, wenn der Schiffer den Frachtvertrag selbst abschließe, weil er diese Gelegenheit wahrnehmen könnte, um sich vielleicht sogar auf Kosten der Fracht eine besondere Vergütung zu bedingen. Der Entwurf habe deshalb, dem Gutachten der preußischen Sachverständigen entsprechend, wenigstens für den zuletzt angeführten Fall ausgesprochen, daß auch alle anderen Arten von Vergütungen, welche der Schiffer neben der Fracht erhalten würde, dem Rheder in Rechnung zu bringen seien. Der Entwurf spreche aber nicht allein von demjenigen, was der Schiffer sich als besondere Vergütung ausbedinge, sondern ganz allgemein von dem, was er erhalte, um auch die ohne besondere Verabredung bezahlten Vergütungen zu treffen und Umgehungen des Gesetzes abzuschneiden. Von selbst verstehe sich, daß die Bestimmung des Absatzes 1 nicht in Anwendung komme, wenn der Rheder selbst darin eingewilliget habe, daß dem Schiffer eine besondere Vergütung gereicht werde.

Während sich nun im Laufe der Diskussion über die eben angeregte Frage ein Mitglied dahin aussprach, daß zwar selbstverständlich die Kaplaken und Prämien (Primage) dem Rheder zu verrechnen, die anderen Arten von Gratifikationen aber, welche ausdrücklich dem Schiffer ausbedungen würden, diesem auch zu belassen seien, wurde von anderen Seiten die Auffassung des Entwurfes unterstützt und sogar eine erweiterte An-

wendung des in demselben angenommenen Prinzipes empfohlen. Hiezu wurde angeführt: Schon oben sei hervorgehoben worden, daß von Rechtswegen Alles, was der Schiffer mit dem Schiffe verdiene, dem Rheder gehöre, wenn ihm nicht der Rheder selbst etwas überlassen wolle. Dies der allgemeinen Rechtsanschauung entsprechende, seit geraumer Zeit von mehreren Gerichtshöfen angewendete Prinzip komme aber nur halb zur gebührenden Anerkennung, wenn es nach dem Vorschlage des Entwurfes auf die Fälle beschränkt bleiben würde, in denen der Schiffer den Frachtvertrag selbst abgeschlossen habe. Die triftigsten Gründe sprächen gegen eine solche Beschränkung, welche dem Schiffe, der Ladung und Mannschaft gefährlich werden könne. Wenn z. B. dem Schiffer eine besondere Vergütung verheißen sei, falls er innerhalb einer gewissen Frist die Reise vollenden würde, so stehe zu befürchten, daß er auch unter solchen Umständen auslaufe, unter welchen die Vorsicht noch zurückzubleiben gebiete, daß er das Schiff oder (bei Dampfschiffen) dessen Maschine über die Gebühr anstrenge, um nur sicher seine Vergütung zu erlangen. Die Gefahr, daß der Schiffer in dieser Weise verfahre, sei gleich groß, möge er den Frachtvertrag selbst geschlossen haben oder nicht, wenn ihm nur im Voraus die Vergütung zugesichert sei. Die Bestimmung des Entwurfes scheine demnach auf alle im Voraus zugesicherten Vergütungen ausgedehnt werden zu müssen, ohne Unterschied, ob der Schiffer oder Rheder den Frachtvertrag geschlossen habe. Einen Zweifel könnte man hienach nur noch darüber haben, ob der Schiffer auch angehalten werden solle, die nach Vollendung der Reise freiwillig gegebenen, nicht im Voraus versprochenen Geschenke dem Rheder in Rechnung zu bringen. Indessen komme hier zur Erwägung, daß solche Geschenke höchst selten vorkämen und daß man allgemein bei öffentlichen Verwaltungen (Eisenbahnen u. dgl.) zu der Ansicht gelangt sei, deren Annahme untersagen zu müssen. Ein anderes System könne nur zu leicht zu Kollusionen zwischen dem Schiffer und Befrachter führen, indem Ersterer für ein gewisses Geschenk sich, zum Nachtheil des Rheders, niedrigere Frachtsätze gefallen lasse. Es wurde deshalb die Streichung des Satzes: „wenn er selbst den Frachtvertrag geschlossen hat" beantragt, zumal nichts im Wege stehe, daß der Schiffer sich die Genehmigung des Rheders zu den ihm etwa verheißenen besonderen Gratifikationen erbitte. Daraus allein, daß der Rheder bei Abschließung des Frachtvertrages eine Vergütung für den Schiffer stipulire, sei noch keineswegs, wie dies im Entwurfe durch Aufnahme des erwähnten Zwischensatzes geschehen zu sein scheine, ganz allgemein zu folgern, daß diese nun auch für den Schiffer bestimmt sei; denn in den meisten Frachtverträgen zwischen Rhedern und Befrachtern würden

neben der Fracht Kaplaken, Prämien u. dgl. bedungen, und dennoch zweifle Niemand daran, daß der Rheder dieselben für sich und nicht für den Schiffer stipulire. Ob und wann die Gratifikation, in Folge solcher Stipulation, dem Schiffer zukomme, werde nach Streichung des fraglichen Zwischensatzes nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen über die Auslegung von Verträgen zu beurtheilen sein.

Von einer Seite wurde Anstand daran genommen, daß der Kaplaken und Prämien im Artikel Erwähnung geschehe, da, wie allgemein anerkannt, nirgends mehr ein Zweifel darüber vorhanden sei, daß diese niemals dem Schiffer, sondern immer dem Rheder gehörten, das Gesetz aber durch Aufnahme dieser Worte den Anstrich erhalte, als habe es, dem bestehenden faktischen Zustande zuwider, gleichwohl solche Zweifel für möglich gehalten. Da sich indessen ergab, daß gleichwohl in Anbetracht der historischen Entstehung der Kaplaken, Prämien u. dgl. nicht allenthalben solche Zweifel als unbedingt beseitigt betrachtet werden könnten, wurde die Beibehaltung sämmtlicher im Entwurfe aufgeführten Beispiele befürwortet und zur Beseitigung der eben erwähnten Befürchtung eine Veränderung der Redaktion etwa in der Weise empfohlen, daß gesetzt würde: „— — — oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, wie Prämie, Gratifikation, Kaplaken, Schreibegeld ꝛc."

Nach dem Schlusse der Debatte wurde der erste Absatz des Art. 432 angenommen, dabei aber die Streichung des Satzes: „wenn er selbst den Frachtvertrag geschlossen hat" genehmigt, die Beibehaltung des Ausdrucks „Kaplaken" beschlossen und die Erledigung des zuletzt erwähnten Bedenkens der Redaktionskommission anheimgegeben.

Bei Besprechung des zweiten Absatzes wurde hervorgehoben, die Fälle, welche hier in Betracht kämen, seien wesentlich verschieden und würden eben so wohl in der Berathung als im Gesetze aus einander zu halten sein; namentlich werde man die Fälle, in denen sich der Schiffer schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen eines Unrechts schuldig mache, von denjenigen zu unterscheiden haben, in welchen letzteres nicht der Fall sei. Fälle der ersten Art seien die, in welchen der Schiffer seine eigenen Waaren oder die Waaren anderer Personen, von denen er sich die entsprechende Fracht zahlen lasse oder deren Waaren er aus Gefälligkeit unentgeltlich oder gegen eine zu geringe Fracht befördere, in der Absicht lade, den Rheder um die ihm gebührende Fracht zu verkürzen. In solchen Fällen, welche der Entwurf vor Allem im Auge zu haben scheine, wenn er von heimlicher Beförderung der Waaren spreche, mache sich der Schiffer

nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen einer Veruntreuung schuldig, so daß es eines besonderen Verbotes im Gesetzbuche gar nicht bedürfe. Wesentlich verschieden von diesen Fällen sei der, wenn der Schiffer Waaren auf eigene Rechnung in der Absicht befördere, dem Rheder hiefür die entsprechende Fracht zu vergüten, und mit der Waare Handel zu treiben u. dgl. An und für sich liege hierin kein Unrecht, aber es frage sich, ob nicht aus handelspolitischen Erwägungen auch dieses Verfahren untersagt werden müsse, ob also im zweiten Absatze des Art. 432 nicht vielmehr auf Fälle der eben erwähnten Art eine besondere Rücksicht zu nehmen sei. Früher habe der Schiffer allerdings in der Regel einen Theil des Schiffes für seine Benutzung gehabt und in demselben sonach auch seine eigenen Waaren verladen können. Auch jetzt sei dies hie und da noch der Fall; aber sicher nicht anders, als wenn es ihm vertragsmäßig eingeräumt werde. Manche Gesetzgebungen hätten deshalb auch ausgesprochen, daß der Schiffer, wenn er Waaren auf eigene Rechnung mit seinem Schiffe verladen wolle, dem Rheder jedenfalls Fracht zahlen müsse. In neueren Zeiten mache sich aber die Ansicht geltend, daß der Schiffer ohne Genehmigung des Rheders gar keine Waaren auf eigene Rechnung mit dem Schiffe befördern dürfe, auch nicht, wenn er Fracht zu zahlen bereit wäre, und auch nicht einmal in den zu seiner eigenen Benutzung eingerichteten Räumlichkeiten, daß er also überhaupt nicht befugt sei, mit Benutzung des Schiffes auf eigene Rechnung Handel zu treiben. Diese, schon in der Legislation (z. B im französischen Rechte) zur Geltung gekommene, Auffassung habe auch ihre gute Begründung, denn nicht selten würden die Spekulationsgeschäfte des Schiffers mit denen des Rheders kollidiren und durch dieselben dem Letzteren eine unpassende Konkurrenz gemacht. Ferner entständen durch die Spekulationsgeschäfte der Schiffer nicht selten Zollverwickelungen u. dgl., welche dem Rheder und den übrigen Ladungsinteressenten zum großen Nachtheile gereichten. Deshalb und da, wie schon oben bemerkt, die Fälle, in welchen der Schiffer heimlich, d. i. ohne Wissen des Rheders und auch ohne, daß er es ihm nachträglich bei der Rechnungslegung sagte, in der Absicht, denselben um die ihm gebührende Fracht ganz oder durch Bewilligung einer zu geringen Fracht theilweise zu verkürzen, oder anderen gefällig zu sein, eigene oder fremde Waaren mit dem Schiffe befördere, wegen der allgemeinen Rechtsgrundsätze über Untreue und die dem Schiffer obliegenden Verpflichtungen kein besonderes Verbot nothwendig machten, wie man denn auch nicht für nothwendig befunden habe, alle anderen denkbaren Pflichtverletzungen des Schiffers nochmals im Gesetze zu verbieten, so werde in Vorschlag gebracht, im Gesetze von diesen Fällen Umgang zu nehmen und

lediglich das Verbot aufzustellen, daß der Schiffer ohne Genehmigung des Rheders keine Waaren auf eigene Rechnung mit dem Schiffe befördern dürfe. Es bedürfe aber auch allerdings eines solchen ausdrücklichen Verbotes und genüge die blose Androhung eines Präjudizes nicht, wie sie der Entwurf enthalte, weil der Schiffer sonst zu der irrigen Folgerung gelangen könnte, daß er Waaren auf eigene Rechnung laden dürfe, wenn er nur die höchste Fracht bezahle. Selbstverständlich könne dann, wenn diesem Antrage stattgegeben werde, nicht mehr von einem Verbote der Waarenbeförderung für fremde Rechnung im Gesetze die Rede sein, denn, soweit diese nicht wegen einer vorliegenden Unredlichkeit des Schiffers durch die mehrerwähnten allgemeinen Rechtsgrundsätze untersagt sei, liege sie meist sogar in dessen Verrichtungen als Mandatar oder negotiorum gestor des Rheders.

Die Ansicht, daß dem Schiffer jede Beförderung von Gütern auf eigene Rechnung zu verbieten sei, blieb im Laufe der Diskussion zwar nicht ohne Widerspruch, indem von mehreren Seiten hervorgehoben wurde, daß eine solche Benutzung des Schiffes durch den Schiffer unter Umständen sogar im Interesse des Rheders liege, z. B. wenn der Schiffer in einem auswärtigen Hafen nur $^3/_4$ der Ladung bekommen könne, und um auch das letzte Viertheil des Schiffsraumes zu benutzen und dem Rheder die Fracht hiefür nicht entgehen zu lassen, auf eigene Rechnung Einkäufe mache; die Mehrheit der Versammlung trat jedoch der Ansicht bei, daß die Gefahr des Mißbrauchs größer als die Aussicht auf Vortheil für den Rheder sei, der für Fälle der zuletzt erwähnten Art auch durch geeignete Instruktionen sorgen könne, und daß deshalb das vorgeschlagene Verbot in das Gesetzbuch aufzunehmen sei.

Dagegen fand der Vorschlag, von solchen Güterbeförderungen des Schiffers, welche unter den Gesichtspunkt der Veruntreuung oder anderweitiger Pflichtverletzungen fielen, im Gesetze Umgang zu nehmen, deshalb Anstand, weil der zweite Absatz des Art. 432 nicht blos ein Verbot statuire, sondern auch die Absicht habe, die Folge einer Uebertretung desselben festzusetzen und zu bestimmen, daß der zuwiderhandelnde Schiffer dem Rheder die höchste Fracht vergüten müsse, gleichviel, ob er weniger oder gar keine Fracht erhoben habe. Zur Ersparung schwieriger Liquidationen scheine es sich zu empfehlen, daß man auch für die in Rede stehenden Fälle das erwähnte Präjudiz aufstelle, somit auch der letzteren Erwähnung thue.

Hiegegen wurde jedoch eingewendet, das im Entwurfe angedrohte Präjudiz genüge überhaupt nicht, weil der Rheder durch die Spekulations-

geschäfte des Schiffers oftmals einen weit größeren Schaden erleiden könne, als daß er durch Bezahlung der höchsten Fracht gedeckt würde; sodann sei dasselbe auch nicht von großer praktischer Bedeutung, weil es bei der dermalen bestehenden großen Konkurrenz in der Schifffahrt in der Regel keine höhere oder niedere Fracht gebe, jedenfalls die Differenz zwischen beiden keine sehr bedeutende sei und zudem die Schwierigkeiten der Liquidation für den Rheder durch das Präjudiz nicht beseitiget würden, da er immer beweisen müsse, wie viel die höchste Fracht betrage. Unter allen Umständen müsse dem Rheder das Recht vorbehalten werden, auch seinen weiter gehenden Schaden zu liquidiren.

Nachdem hiegegen noch erinnert worden war, daß es keinesweges in der Absicht des Entwurfes liege, die Liquidation eines weiter gehenden Schadens abzuschneiden, sondern nur, ein Minimum von Entschädigung festzustellen, welches dem Rheder zukommen solle, selbst wenn der Schiffer eine geringere Fracht bezahlt erhalten hätte oder der wirkliche Schaden des Rheders den Betrag der höchsten Fracht nicht erreiche, wurde von einem Mitgliede noch die Fassung des Absatzes 2 rücksichtlich der Worte: „anderweitig“ und „für ähnliche Reisen“ beanstandet, weil diese so verstanden werden könnten, als solle die höchste Fracht nur nach den Reisen anderer Schiffe ꝛc. berechnet werden, während doch nichts im Wege stehe, die höchste Fracht auch nach derselben Reise desselben Schiffes zu bemessen, z. B. wenn für ähnliche mit demselben Schiffe verladene Güter zufällig eine bessere Fracht bezaht worden, als für andere Schiffe.

Endlich wurde auch noch darüber ein Bedenken erhoben, daß in das Verbot der Ladung von Waaren auf eigene Rechnung auch die Worte: „ohne Genehmigung des Rheders“ aufgenommen werden sollten, weil nicht immer der Rheder, sondern z. B. bei einer Befrachtung en rouge, der Befrachter das Recht haben werde, dem Schiffer die Verladung eigener Waaren zu gestatten oder zu verbieten, und überhaupt nicht nöthig sei, zu sagen, daß und wer dem Schiffer die Erlaubniß dazu geben dürfe. Die Beibehaltung der beanstandeten Worte wurde jedoch von mehreren Seiten befürwortet, um auszudrücken, daß die Bestimmung des Absatzes 2 keine absolute sei, und zuletzt, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, der Beschluß gefaßt, im Gesetze von den Fällen, in welchen der Schiffer schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ein Unrecht durch die Verladung eigener oder fremder Güter begehen würde, abzusehen, sodann aber das Verbot aufzustellen, daß er auf eigene Rechnung ohne Genehmigung des Rheders keine Güter mit dem Schiffe befördern dürfe, und zu verordnen, daß er,

wenn er dies doch thue, mindestens und vorbehaltlich weiter gehender Schadensansprüche die höchste Fracht bezahlen müsse. Dabei wurde die Erledigung des wegen der Worte: „anderweitig", „ähnliche Reisen" erhobenen Bedenkens der Redaktionskommission anheimgegeben und die Streichung der Worte: „ohne Genehmigung des Rheders" mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt. Zum

Art. 433

stellte der Herr Referent den Antrag, statt der Vorschrift des Entwurfes folgende Bestimmung anzunehmen:

„Der Schiffer ist verpflichtet, beim Einladen, bei der Führung des „Schiffes und beim Löschen den Fleiß und die Sorgfalt eines „ordentlichen Schiffers anzuwenden.

„Er haftet nicht nur dem Rheder, sondern auch dem Ablader, „Ladungsempfänger, dem Schiffsmanne und Passagiere für jeden „durch sein Verschulden entstandenen Schaden."

Zur Begründung dieses Vorschlags wurde angeführt: Zunächst handle es sich darum, zu sagen, welchen Grad der Sorgfalt der Schiffer bei Ausführung seiner Obliegenheiten zu prästiren habe. Da nun die Civilgesetzgebungen die Grade der culpa sehr verschieden bestimmt hätten, so scheine es unthunlich, hiebei einen gewissen Grad der culpa zu bezeichnen, es empfehle sich vielmehr, so wie in den Art. 265, 338, 357, 372 ꝛc. ꝛc. des Entwurfes aus zweiter Lesung auch hier zu verfahren. Weiterhin frage es sich, wem der Schiffer diese culpa zu prästiren schuldig sei. An und für sich stehe der Schiffer zwar nur mit dem Rheder in kontraktlichen Beziehungen und habe also auch eigentlich nur diesem gegenüber wegen Verschuldens in dieser Beziehung Rede zu stehen. Indessen sei für das Seerecht eine ähnliche Bestimmung, wie sie für die Landfracht im Art. 379 des Entwurfes aus zweiter Lesung eine Stelle gefunden habe, noch unentbehrlicher, weshalb es sich empfehle, einstweilen den beantragten zweiten Absatz aufzunehmen, wenn auch das Nähere hierüber bis zur Lehre vom Frachtgeschäfte vorbehalten bleiben müsse. Das Recht, unmittelbar an den Schiffer sich zu halten, und dessen Vermögen in Anspruch zu nehmen, müsse aber nicht blos dem Ablader und Ladungsempfänger, sondern auch der Schiffsmannschaft und den Passagieren, welche Letzteren rechtlich in demselben Verhältniß zum Schiffer ständen, wie die Ablader und Ladungsempfänger, eingeräumt werden, weil sonst eine große Unbilligkeit entstehen würde, indem der Ablader und der Ladungsempfänger dann, wenn eine

Klage gegen den Rheder, der nur mit der fortune de mer hafte, wegen des Untergangs der letzteren fruchtlos wäre, noch ein Mittel hätten, um sich wegen des durch Schuld des Schiffers entstandenen Schadens Ersatz zu verschaffen, die Schiffsmannschaft und Passagiere nicht. Uebrigens sei die Frage, ob auch dem Versicherer gegenüber dieselbe Haftbarkeit des Schiffers eintreten solle, einer späteren Berathung ausdrücklich vorzubehalten.

Der erste Absatz des obigen Antrags fand in der Hauptsache allgemeine Zustimmung; aber an der in demselben enthaltenen Aufzählung einzelner Verrichtungen des Schiffers wurde Anstand genommen, da nicht nur bei den im Antrage genannten Dienstleistungen, sondern bei allen, den Schiffer als solchen treffenden Obliegenheiten, also z. B. auch rücksichtlich seiner Obliegenheit, zu verklaren ꝛc., dieselbe Haftbarkeit desselben eintreten müsse. Der erste Absatz des erwähnten Antrags wurde deshalb zwar angenommen, aber die Streichung der beanstandeten Aufzählung genehmigt.

Zum zweiten Absatze des mehrgenannten Antrages ergab sich nur darüber ein Bedenken, ob es angemessen sei, auch der Schiffsmannsschaft zu erwähnen. Es wurde gegen deren Erwähnung vorgebracht: Die Schiffsmannschaft werde vom Schiffer angenommen, stehe also gerade mit ihm und Niemand sonst in einem direkten Vertragsverhältnisse, und habe schon deshalb ein direktes Klagerecht gegen den Schiffer, so daß es der nochmaligen Einräumung eines solchen gar nicht bedürfe, wenn es sich um Ersatz des Schadens aus einer Vertragsverletzung oder Verschuldung des Schiffers handle. Die ausdrückliche Erwähnung der Schiffsmannschaft in der vorliegenden Bestimmung sei aber mit Rücksicht auf das Subordinationsverhältniß derselben zum Schiffer nicht ohne Bedenken.

Hiegegen wurde jedoch eingewendet, die Verweisung auf das Kontraktsverhältniß zwischen dem Schiffer und der Mannschaft genüge nicht, denn es handle sich hier nicht allein um die mit dem erwähnten Kontraktsverhältniß in Zusammenhang stehende culpa des Schiffers, sondern auch um ein Verschulden desselben wegen seiner sonstigen gesetzlichen Obliegenheiten, wie z. B. in Ansehung der Untersuchung der Seetüchtigkeit des Schiffes, der Verproviantirung desselben, der Stauung u. dgl., nachdem früher beschlossen worden sei, daß die in Betreff dieser Obliegenheiten angenommenen Bestimmungen nicht einen polizeilichen Charakter, sondern eine civilrechtliche Bedeutung in dem Sinne haben sollten, daß der Schiffer den

Betheiligten, also auch der Schiffsmannschaft verantwortlich sei, wenn durch eine Vernachlässigung solcher Obliegenheiten ein Schade entstehe. Wenn hienach die Schiffsmannschaft hier nicht erwähnt würde, stehe zu befürchten, daß man dies so auslege, als solle dieselbe aus der Vernachlässigung von dergleichen Obliegenheiten keine direkte Klage gegen den Schiffer haben.

Schließlich wurde auch der zweite Absatz des Antrags des Herrn Referenten angenommen und der Vorschlag, der Schiffsmannschaft nicht zu erwähnen, mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Dem Antrage des Herrn Referenten entsprechend wurde sodann noch beschlossen, zur Hebung jeden Zweifels darüber, ob die in Betreff der Stauung der Ladung, der Beobachtung der Zollgesetze, der Journalführung, Verklarung u. dgl. aufgestellten Vorschriften eine civilrechtliche Bedeutung haben und eine Verantwortlichkeit des Schiffers für jeden aus der Vernachlässigung dieser Bestimmungen entstehenden Schaden begründen, in einem Zusatze zu Art. 433 zu sagen, daß der Schiffer insbesondere dann verantwortlich sei, wenn er die in den betreffenden, und einzeln zu nennenden Artikeln statuirten Obliegenheiten verletze.

Hierauf zog der Herr Referent den

Art. 434

aus denselben Gründen zurück, welche zur Streichung des Art. 405 des Entwurfes Veranlassung gegeben haben.

Zum ersten Absatze des

Art. 435

wurde sodann bemerkt, daß derselbe auch dann Anwendung zu finden habe, wenn das Recht der Entlassung im Dienstvertrage ausgeschlossen sei und wurde der Antrag, dies ausdrücklich im Gesetze zu sagen, einstimmig genehmiget. Im Uebrigen wurde mit Rücksicht darauf, daß der Schiffer dem Wesen seiner rechtlichen Stellung nach Mandatar des Rheders sei und daß das in Art. 435 dem Rheder eingeräumte Recht wegen der hochwichtigen Interessen, die er in die Hände des Schiffers zu legen gezwungen sei, unentbehrlich erscheine, Absatz 1 nicht beanstandet und nur die Erledigung der Frage: ob der Schiffer nach seiner Entlassung auch von den durch Zeichnung der Konnossemente ꝛc. Dritten gegenüber übernommenen Verpflichtungen enthoben werde, der Lehre vom Frachtvertrage vorbehalten.

Hierauf wurde die Streichung des zweiten Absatzes genehmiget, mit Rücksicht darauf, daß der zweite Absatz des Art. 411 des Entwurfes, mit welchem derselbe in Zusammenhang stand, gestrichen worden sei, und daß der Rheder den Schiffer mitunter aus Gründen entlassen müsse, die er nicht füglich sagen könne, ohne deren Erwähnung das Führungszeugniß aber seinen Werth verliere.

CCXXXI. Sitzung.

Hamburg, am 6. October 1858.

In heutiger Sitzung, an welcher auch der Herr Navigationsschuldirektor Albrecht Antheil nahm, wurde unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zunächst allseitig anerkannt, daß der k. würtemberg'sche Abgeordnete Herr Kanzler Dr. von Gerber auf Grund der Wahl vom 31. Januar 1857 in die Redaktionskommission wieder einzutreten habe und sodann in der Berathung des Entwurfes fortgefahren. Hiebei wurde zu

Art. 436

Absatz 1 von Seiten des Herrn Referenten hervorgehoben: Derselbe solle diejenigen Fälle feststellen, in welchen der Schiffer, auch wenn er vor der Zeit entlassen werde, keinen Anspruch auf Entschädigung habe. Der Fall, wenn der Schiffer wegen Untüchtigkeit und Pflichtversäumniß, also wegen eigenen Verschuldens, entlassen werde, biete hiebei ohne Zweifel wenig Schwierigkeit, weil die in dieser Beziehung im Entwurfe vorgeschlagene Bestimmung mit den allgemeinen Grundsätzen des Rechtes eben so wohl als mit den Bestimmungen der verschiedenen Civilgesetzgebungen Deutschlands harmonire. Mehr Schwierigkeit schienen die übrigen dort erwähnten Entlassungsgründe darzubieten. Zunächst kämen diejenigen Fälle in Betracht, in denen der Rheder wegen eines durch vis major veranlaßten Hinderungsgrundes die beabsichtigte Reise nicht ausführen und deshalb von den Diensten des Schiffers keinen Gebrauch machen könne, wozu auch die-

jenigen Hindernisse gehörten, welche der Ausführung der projektirten Reise durch souveraine Mächte entgegengestellt würden, als Krieg, Embargo, Blokade, Ein- und Ausfuhrverbote u. s. w. Da nach unbestrittener seerechtlicher Anschauung Gründe der zuletzt erwähnten Art als eine die Reise hindernde vis major angesehen würden und den Rheder ermächtigten, den Schiffer unter Bezahlung der bereits verdienten Heuer ohne weitere Entschädigung zu entlassen, selbst wenn sie sich mehr in der Person des Rheders, als in Schiff und Ladung ereigneten, und vielleicht die Reise nicht einmal ganz unmöglich, sondern nur gefährlich machten, so werde der Entwurf auch rücksichtlich solcher Fälle zu keinem Bedenken Veranlassung geben; eben so sei es wohl auch bei den übrigen Fällen der vis major, in welchen die Ausführung der beabsichtigten Reise durch höhere, unwiderstehliche Gewalt unmöglich werde, z. B. wenn das Schiff untergehe, verbrenne u. dgl. Nun blieben aber noch diejenigen Fälle übrig, in welchen ein Zufall an Schiff oder Ladung die Reise unmöglich mache, welcher civilrechtlich nicht als vis major betrachtet werden könnte, z. B. wenn das Schiff, mit welchem die Reise gemacht werden sollte, in der Zeit, in welcher die Reise angetreten werden müßte, wegen anderer Gründe als wegen vis major nicht zurückkomme, und endlich diejenigen Fälle, in welchen durch einen casus dieser Art die Reise zwar nicht absolut und für jeden Rheder, wohl aber gerade für den betreffenden Rheder unmöglich werde, oder in denen sich derselbe doch vernünftiger Weise bestimmt sehen müßte, sein Unternehmen aufzugeben, also die lediglich in der Person des Rheders sich ereignenden, hindernden Zufälle. Man könne mit Grund geltend machen, daß der Schiffer in allen denjenigen Fällen, in welchen er wegen eines nicht durch hohe Hand und resp. vis major herbeigeführten Grundes entlassen werde, volle Entschädigung erhalten müsse, aber auch, wie in einigen Seegesetzen geschehe, die Entschädigung, welche der Schiffer in den Fällen der Entlassung wegen eines Zufalls erhalten müsse, anders bestimmen, als die Entschädigung für eine rein willkührliche Entlassung, somit doch immerhin noch ein Recht desselben auf Entschädigung anerkennen. Der Entwurf habe es aber vorgezogen, alle bisher erwähnten Fälle der Entlassung des Schiffers gleich zu stellen und nur bezüglich der Entlassung aus Willkühr oder Verschulden des Rheders ein anderes zu bestimmen. Hiefür spreche der Umstand, daß die Unterscheidung zwischen den verschiedenen Entlassungsgründen, und die Bestimmung der Gattung, zu welcher jeder einzelne derselben gehöre, mitunter sehr schwierig sei und voraussichtlich zu vielen Streitigkeiten Veranlassung bieten würde. Indessen stehe diese Auffassung mit den meisten Civilgesetzgebungen Deutschlands in Wi-

derspruch, vielleicht selbst nicht in dem Maße, wie dies in den Motiven zum Entwurfe behauptet worden, in Einklang mit dem allgemeinen preußischen Landrechte und involvire eine nicht unerhebliche Härte gegen den Schiffer. Darauf also, ob in dieser Beziehung dem Entwurfe Folge zu geben sei, werde sich das Augenmerk der Versammlung hauptsächlich zu richten haben. Jedenfalls scheine es durch die Billigkeit geboten zu sein, daß man dem Schiffer, wenn er ohne sein eigenes Verschulden an einem auswärtigen Platze entlassen werde, außer der bereits verdienten Heuer auch noch die Kosten der Rückreise an den Ort zuerkenne, an welchem er geheuert worden. Endlich dürfe nicht unbemerkt bleiben, was sich übrigens schon daraus ergebe, daß im Entwurfe immer nur von Verhinderung der Reise die Rede sei, daß der erste Absatz des Art. 436, abgesehen von den Fällen der Entlassung des Schiffers wegen Untüchtigkeit und Pflichtverletzung, nur denjenigen Schiffer im Auge habe, der für eine bestimmte Reise geheuert worden, oder, nachdem er auf unbestimmte Zeit angestellt gewesen, zu einer bestimmten Reise beordert sei, denn auch in letzterem Falle pflege man seerechtlich die Sache so anzusehen, als sei der Schiffer nunmehr wenigstens für diese bestimmte Reise angestellt, da er sich für dieselbe einzurichten habe und somit darauf müsse rechnen können, daß der Rheder ihn für die Dauer derselben im Dienste belasse, u. dgl. Der zweite Theil des ersten Absatzes treffe demnach denjenigen Schiffer nicht, der auf eine bestimmte Zeit, auf gewisse Jahre oder vielleicht sogar auf Lebensdauer angestellt worden; bei einem solchen Dienstverhältnisse entscheide die Verhinderung einer einzelnen Reise nichts und würde sich die Entschädigung des Schiffers nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts bestimmen.

Im Laufe der Diskussion gab zuerst die Frage Anlaß zu einer Erörterung, was als Untüchtigkeit im Sinne des Entwurfes anzusehen und ob dahin namentlich auch die während der Dienstzeit eintretende oder vielleicht sogar durch den Dienst veranlaßte physische Unfähigkeit des Schiffers in Folge von Krankheit, Verwundung u. dgl. zu rechnen sei. Von mehreren Seiten wurde diese Frage bejaht und angeführt: Nach der jetzigen Fassung des Entwurfes könne darüber kein Zweifel mehr bestehen, daß auch die nach der Anstellung des Schiffers, wenn nur ohne Verschulden des Rheders eintretende physische Dienstunfähigkeit des Ersteren vom Absatze 1 des Art. 436 erfaßt werde, denn immerhin werde der wegen solcher Unfähigkeit entlassene Schiffer ohne Verschulden des Rheders entfernt. Dies sei auch vollkommen zutreffend und den allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend. Der Anspruch auf Entschädigung aus einem Dienst-

vertrage setze immer voraus, daß der zu Entschädigende seinerseits den Dienstvertrag erfüllen könne und wolle. Wo die Absicht, dies zu thun, gleichviel aus welchem Grunde und wenn auch nur wegen unverschuldeter Krankheit nicht vorhanden sein könne, löse sich von selbst der Dienstvertrag gänzlich auf und falle mit ihm jeder Entschädigungsanspruch hinweg. Uebrigens führe eine billige Auslegung selbstverständlich dahin, daß nicht jedes vorübergehende Leiden des Schiffers diese Wirkung haben könne. Von Seiten des Herrn Referenten wurde jedoch entgegnet: Es sei die Absicht des Entwurfes keineswegs gewesen, mit dem Art. 436 die Frage ein für alle Male zu entscheiden, was Rechtens sei, wenn der Schiffer während des Dienstverhältnisses durch Krankheit 2c. dienstunfähig werde. Der Entwurf habe vielmehr diese Frage nach dem Beispiele vieler anderer Seerechtsgesetzgebungen, damit sie in jedem einzelnen Falle nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts entschieden werde, offen zu lassen beabsichtiget, und nur bezüglich der Mannschaft in der fraglichen Beziehung einige Vorschriften für nöthig erachtet. (Art. 456 Ziffer 3 und Art. 462). Wenn nun Gleiches in Ansehung des Schiffers für erforderlich gehalten werde, so scheine es bei der Gleichheit der Verhältnisse angemessen und werde deshalb empfohlen, die Berathung und Beschlußfassung darüber, ob und was in Betreff der Krankheit 2c. des Schiffers zu verordnen sei, bis zur Feststellung des Art. 462 zu vertagen. Diesem Vorschlage schloß sich die Versammlung an, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte.

Ein Mitglied hob sodann hervor, der Satz: „oder weil er seiner Pflicht nicht genügt" sei zu allgemein gehalten und könne leicht mißbraucht werden. Der Rheder könnte sich auf Grund dieses Satzes wegen jeder, wenn auch noch so geringfügigen, Pflichtversäumniß für berechtiget halten, den Schiffer ohne Entschädigung zu entlassen; deshalb werde, um dem Richter einen Wink über die richtige Bedeutung dieses Satzes zu geben, vorgeschlagen zu setzen; „oder wenn er seinen wesentlichen Pflichten nicht genügt." Es wurde jedoch entgegnet: Der Richter habe unter allen Umständen nach billigem Ermessen zu entscheiden, ob der betreffende Satz in Anwendung zu kommen habe oder nicht, gleichviel ob die jetzige Fassung beibehalten oder nach dem eingebrachten Antrage geändert werde. Wegen einer geringfügigen Vernachlässigung werde aber voraussichtlich kein Richter aussprechen, daß der Schiffer seiner Pflicht nicht genügt habe. Die beantragte Einschaltung sei demnach nicht erforderlich und sei auch zur Abschneidung von Streitigkeiten nicht mehr geeignet als die jetzige Fassung. Der eben erwähnte Antrag wurde hienach bei der Abstimmung mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Bei Besprechung der beiden eben erwähnten Gründe der Entlassung des Schiffers ward übrigens mehrseitig anerkannt, daß der erste Absatz des Art. 436, soweit er sich auf diese Gründe erstreckt, auf jeden Schiffer Anwendung finde, gleichviel in welcher Weise derselbe angestellt sei, ob auf bestimmte Zeit, für eine bestimmte Reise oder nicht, daß dagegen der die übrigen Entlassungsgründe betreffende Theil des ersten Absatzes nur auf den für eine bestimmte Reise angestellten, oder auf unbestimmte Zeit angenommenen, jedoch bereits zu einer bestimmten Reise beorderten Schiffer sich beziehe.

Soviel nun diese zuletzt genannten Entlassungsgründe betrifft, so fand die Auffassung des Entwurfes, wonach sogar ein nicht von hoher Hand herrührender und nur in der Person des Rheders sich ereignender Zufall die Entlassung des Schiffers ohne Entschädigung rechtfertigen sollte, von mehreren Seiten Beanstandung. Es wurde hiegegen namentlich hervorgehoben, daß eine Bestimmung im Sinne des Entwurfes der Billigkeit nicht entspreche und keine Analogie im Rechte habe. Wenn den Rheder ein Zufall treffe, der ihn zwinge oder es ihm räthlich erscheinen lasse, die beabsichtigte Reise aufzugeben, so sei es unbillig, die Folgen hievon auch den Schiffer mittragen zu lassen. Wenn der Rheder z. B. die im Frachtvertrage bedungene Ladung nicht geliefert erhalte, wenn die Konjunktur sich ändere, so gehe dies lediglich den Rheder an, der sich eben mit einem unzuverlässigen Kontrahenten eingelassen oder eine verfehlte Spekulation gemacht habe, wie denn auch bei der Dienstmiethe solche Zufälle nach allgemeinem Civilrechte dem Gemietheten keinen Schaden bringen würden. Ein Mitglied hielt nun dafür, daß der Schiffer billiger Weise nur in den im Entwurfe aufgezählten, von hoher Hand herrührenden Fällen der Behinderung der Reise seiner Entschädigung verlustig erklärt werden sollte und beantragte deshalb, es im Wesentlichen beim Entwurfe zu belassen und nur die Worte: „oder wegen eines andern, ohne Verschulden des Rheders eingetretenen Grundes“ zu streichen. Andere Mitglieder waren der Ansicht, daß der Absatz 1 auf die Fälle zu beschränken sei, in welchen die Reise durch unwiderstehliche Gewalt (vis major) gehindert werde. Zu diesen Fällen gehöre nun allerdings auch die, wenngleich mitunter nur die Person des Rheders betreffende Hinderung von hoher Hand, weshalb man den ersten Absatz in diesem Sinne fassen möchte.

Noch andere Mitglieder waren der Ansicht, daß zwar allerdings der Entwurf zu weit gehe, wenn er den Absatz 1 auch auf die nicht von hoher Hand herrührenden, lediglich in der Person des Rheders sich ereignenden

Zufälle ausdehne, zumal in solchen Fällen in der Regel nicht davon die Rede sein könne, daß die beabsichtigte Reise überhaupt unmöglich sei, sondern nur davon, daß sie unzweckmäßig und nutzlos wäre, und der Rheder sich zu deren Unterlassung freiwillig entschließe, daß aber auf der anderen Seite auch die in der Debatte vorgebrachten Anträge auf Beschränkung des Absatzes 1 zu weit gingen. Die Analogie von der civilrechtlichen Dienstmiethe sei nicht mit Recht als durchweg maßgebend angesehen worden. Das Dienstverhältniß des für eine bestimmte Reise bestellten Schiffers sei keine bloße locatio conductio operarum, sondern weit mehr noch eine locatio conductio operis, der Schiffer werde zu einem Unternehmen bestellt. Für sein Rechtsverhältniß zum Rheder sei demnach dieses Unternehmen, die betreffende Reise, nichts Zufälliges, sondern im höchsten Grade wesentlich. Wenn diese durch äußere Gründe, also durch einen, Schiff oder Ladung betreffenden Zufall, unmöglich werde und nicht blos durch eine, wenn auch noch so wohl motivirte Entschließung des Rheders hinwegfalle, so müsse dies eben so wohl den Schiffer wie den Rheder treffen. Deshalb wurde empfohlen, in diesem Sinne den Absatz 1 zu modifiziren.

Nach längerer Debatte, in welcher die Haltbarkeit der verschiedenen Anträge durch Beispiele zu begründen und zu widerlegen gesucht wurde, schritt man zur Abstimmung über die oben erörterte Frage. Hiebei wurde der Antrag, es beim Entwurfe zu belassen und nur den Zwischensatz: „oder wegen eines anderen, ohne Verschulden des Rheders eingetretenen Grundes“ zu streichen, mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt. Der Antrag, den Absatz 1 auf die Fälle der Entlassung wegen vis major und wegen der im Entwurfe genannten Gründe einer Behinderung der Reise von hoher Hand zu beschränken, wurde mit 10 gegen 1 Stimme gleichfalls abgelehnt und mit 7 gegen 4 Stimmen entschieden, daß der erste Absatz anwendbar sein solle, wenn der Schiffer entlassen werde, weil die Antretung oder Fortsetzung der Reise durch eine vis major oder einen der seerechtlich als vis major zu betrachtenden Hinderungsgründe von hoher Hand oder wegen eines anderen, in Schiff oder Ladung sich ereignenden Zufalls unmöglich gemacht werde.

Es wurde jedoch ausdrücklich bemerkt, daß hiedurch der Frage in keiner Weise präjudizirt werden solle, ob und in wie weit durch Ein- oder Ausfuhrverbote der Frachtvertrag aufgehoben werde und daß, wenn bei dem Titel vom Frachtvertrage ein solcher Aufhebungsgrund keine Anerkennung finden sollte, auf Art. 436 zurückzukommen sein werde u. s. w.

Ein Mitglied gab der Redaktionskommission auch noch zur Erwägung

anheim, daß Ein- und Ausfuhrverbote nur selten ganz allgemein, sondern meist nur rücksichtlich gewisser Waaren erlassen würden, daß diese Verbote hier also füglich nur insoweit in Betracht kommen könnten, als gerade eine Ladung der vom Verbote betroffenen Waaren mit dem Schiffe zu befördern sei.

Was die Frage betrifft, welche anderweitigen Ansprüche der Schiffer in den nunmehr unter Absatz 1 zu subsumirenden Fällen gegen den Rheder habe, so ergab sich Einhelligkeit dafür, daß der Schiffer in allen Fällen, in denen er nicht wegen eigenen Verschuldens, sondern wegen eines Zufalls entlassen werde, außer der verdienten Heuer, auch Anspruch auf Rückbeförderung bis zum Orte seiner Anstellung oder auf das Aequivalent der Rückbeförderungskosten habe, und zwar um so mehr, als es dem Schiffer in auswärtigen Häfen nur sehr schwer gelingen werde, wieder ein Unterkommen zu finden, weil er nur nationale Schiffe führen könne, während dies in demselben Maße bei der Schiffsmannschaft nicht der Fall sei.

Eine andere Beanstandung betraf die Bestimmung, daß der Schiffer in den Fällen des Absatzes 1 die verdiente Heuer erhalten solle. Ein Mitglied hob nämlich hervor: In den Art. 436—438 sei mehrfach von Heuer die Rede, und gleichwohl mit demselben Ausdrucke nicht überall dasselbe gemeint. Der Schiffer werde entweder auf Jahresgehalt, oder lediglich auf bestimmte Monatsgage oder endlich in der Weise angestellt, daß ihm ein Theil seines Einkommens in einer fixen Monatsgage, ein anderer Theil durch Einräumung von Prozenten an den Fracht- und Passagegeldern ꝛc. stipulirt werde. Da nun im ersten Absatze des Art. 436 mit dem Worte: „Heuer" gewiß nicht die bloße Monatsgage, wohl aber im zweiten Absatze, gemeint sei, so bedürfe es in dieser Beziehung einer deutlicheren Fassung des Gesetzes. Das betreffende Mitglied brachte demgemäß und mit Rücksicht auf mehrere zu den folgenden Absätzen und Artikeln erforderlich erscheinenden Modifikationen den in der Anlage beigedruckten Antrag ein.

Das eben berührte Bedenken wurde nach kurzer Erörterung für begründet befunden und deshalb der Redaktionskommission anheimgegeben, statt des Wortes: „Heuer" in Absatz 1 einen entsprechenderen Ausdruck zu wählen.

Endlich behielt sich ein Herr Abgeordneter vor, Anträge wegen solcher Fälle zu stellen, in welchen der Schiffer auch des bereits verdienten

Theiles seines Einkommens verlustig werden müsse, z. B. wenn er desertire, das Schiff absichtlich auf den Strand setze u. dgl.

Zum zweiten Absatze wurde erläuternd bemerkt: Derselbe beziehe sich nicht auf die Fälle, in welchen der Schiffer auf Lebensdauer oder auf eine festbestimmte Zeit angestellt sei. Für Fälle dieser Art, die einestheils ungewöhnlich seien, und andererseits besondere, an und für sich dem Seerecht fremde privatrechtliche Beziehungen voraussetzten, sollten nach der Absicht des Entwurfes die allgemeinen Grundsätze des Rechtes maßgebend sein, und der Schiffer zu fordern haben, was der Rheder ihm nach jenen Grundsätzen zu entrichten habe. Eben so wenig beziehe sich Absatz 2 auf die Fälle, in denen der Schiffer auf unbestimmte Zeit angestellt sei, ohne zu einer bestimmten Reise beordert, oder auf einer solchen begriffen zu sein. In diesen Fällen habe jeder Kontrahent sich nur auf unbestimmte Zeit verpflichtet, jeder also das Recht, den Vertrag zu lösen, und müsse sich der Schiffer demnach auch die Entlassung ohne Entschädigung gefallen lassen. Der zweite Absatz beziehe sich nach der Absicht des Entwurfes nur auf den Fall, wenn der Schiffer für eine bestimmte Reise bestellt oder (aus dem bereits oben angegebenen Grunde) zwar unbestimmt angestellt, aber zu einer gewissen Reise beordert oder auf derselben begriffen sei. In solchen Fällen könnten allgemeine Rechtsgrundsätze nicht genügen, sie würden zu schwierigen Liquidationen und weit aussehenden Prozessen führen. Die Ansprüche des Schiffers müßten deshalb für solche Fälle fixirt und dabei im Auge behalten werden, daß das Recht des Rheders, den Schiffer zu entlassen, nicht durch allzuhohe Entschädigungsforderungen illusorisch gemacht werde. Dem Gutachten der preußischen Sachverständigen folgend habe der Entwurf dem Schiffer eine viermonatliche Heuer zugedacht und im Interesse der Einfachheit der Liquidation keine solchen Unterscheidungen aufgestellt, wie sie in anderen Seerechten vorkämen, in denen die Entschädigung anders bestimmt werde, je nachdem der Schiffer willkührlich oder wegen Einstellung der Reise entlassen werde. Dasselbe Interesse habe ihn abgehalten, die Entschädigung nach Quoten des voraussichtlichen Einkommens statt nach Monatsgagen zu bestimmen, unter welchen letzteren hier demnach nur die fixe Monatsgage unter Ausschluß des übrigen Nebeneinkommens zu verstehen sei. Es scheine dies um so unbedenklicher, als jede Art der Fixirung eine mehr oder weniger willkührliche sein werde, das Verfahren des Entwurfes aber den Vorzug der Einfachheit habe. Endlich müsse noch hinzugefügt werden, daß der Schiffer nie mehr bekommen solle, als er gehabt haben würde, wenn er die Reise vollendet hätte, daß also der lediglich auf Monatsgage angestellte Schiffer

bei einer Reise von durchschnittlich 2 Monaten keinenfalls mehr als im Ganzen 2 Monatsgagen verlangen dürfe. Man habe dies für selbstverständlich gehalten und darum nicht ausdrücklich aufgenommen; es stehe aber nichts im Wege, dies nunmehr im Gesetze zu sagen.

Zunächst ergab sich nun eine Differenz darüber, ob Absatz 2 nicht auch auf die Fälle einer Anstellung des Schiffers auf Lebensdauer oder auf bestimmte Zeit auszudehnen sei. Von mehreren Mitgliedern wurde die Bejahung dieser Frage befürwortet, und hiefür angeführt: Der Grund, daß man dem Rheder das Recht der Entlassung des Schiffers nicht durch zu hohe Entschädigungsverbindlichkeiten illusorisch machen dürfe, treffe auch hier und noch dazu vorzugsweise zu. Der Rheder werde Anstand nehmen, den Schiffer trotzdem, daß er ihm nicht mehr traue, zu entlassen, wenn er ihn auf Lebensdauer bezahlen müßte. Dazu komme noch, daß eine Bestimmung wie die des Absatzes 2 nicht überall dem Schiffer zum Nachtheile, sondern oft auch zum Vortheile gereichen würde. Würden nämlich die allgemeinen Rechtsgrundsätze maßgebend bleiben, so hätte der Schiffer zwar die sämmtlichen vertragsmäßigen Leistungen anzusprechen, müßte sich aber abrechnen lassen, was er nach seiner Entlassung anderweitig verdiene. Denn er könne durch die Entlassung nicht besser gestellt werden, als wenn er nicht entlassen worden wäre. Wenn die befürwortete Ausdehnung des Absatzes 2 aber statt habe, müsse ihm außer der Entschädigung Alles verbleiben, was er verdiene, selbst wenn er augenblicklich wieder eine gleiche Verwendung gefunden hätte. Diese Ausdehnung sei unentbehrlich, wenn man die außerdem drohenden, schwierigen Liquidationen vermeiden wolle, welche bei Anstellung des Schiffers auf bestimmte Zeit unzweifelhaft durch die Einreden des Rheders rücksichtlich des anderweitigen Verdienstes des Schiffers hervorgerufen würden.

Im Gegensatze hiezu hielt ein Mitglied dafür, daß Absatz 2 nicht einmal in den Fällen gerechtfertiget sei, in denen der Schiffer für eine bestimmte Reise bestellt worden, da hiebei ebenso wie bei Anstellungen auf bestimmte Zeit mit Sicherheit ermittelt werden könne, was dem Schiffer vertragsmäßig gebühre und nur bei Anstellungen auf unbestimmte Zeit ein Interesse an Fixirung der Entschädigungsansprüche vorhanden sei, weil sich hier eine solche Ermittelung nicht bewerkstelligen lasse. Aus diesem Grunde werde seiner Zeit auch der dritte Absatz des Art. 436 zu streichen sein.

Mehrere der Herren Abgeordneten hielten dafür, daß die Art und Weise, in welcher im Entwurfe die Entschädigung des Schiffers festgesetzt

worden, nicht zu empfehlen sei und die Festsetzung nach Quoten des voraussichtlichen Verdienstes unter Zugrundelegung einer durchschnittlichen Dauer der Reise den Vorzug verdiene; dabei könne füglich ein Minimum (etwa eine doppelte Monatsgage) festgestellt werden, welches der Schiffer bekommen müsse, wenn die Reise nicht noch weniger als 2 Monate daure, in welchem Falle derselbe eben den ganzen Verdienst erhalten sollte. Von dieser Seite wurde geltend gemacht, die Festsetzung der Entschädigung nach Quoten sei minder willkührlich als die nach Monatsgagen, durch welche letzteren (da nicht ausdrücklich gesagt sei, daß der Schiffer jedenfalls nicht mehr erhalten solle, als er verdient haben würde) der Schiffer nicht selten zum Nachtheile des Rheders begünstigt wäre. Denn wenn der Schiffer zu einer zweimonatlichen Reise bestellt sei, oder bei einer längeren Reise kurz vor Vollendung derselben entlassen werde, sei nicht abzusehen, weshalb er noch die Gage auf 4 Monate erhalten sollte, also mehr als er ohne Entlassung gehabt haben würde.

Hiegegen wurde jedoch eingewendet: Die Bestimmung der Entschädigung nach Quoten sei in den deutschen Seerechten nicht üblich, sondern nur in denjenigen Legislationen, welche dem französischen Seerechte nachgefolgt seien. Sie führe zu unlösbaren Schwierigkeiten der Liquidation und sei überhaupt nur da denkbar, wo die bestimmte Reise auch ein bestimmtes Ziel habe. In den häufigeren Fällen aber, in welchen der Schiffer auf Reisen ausgesandt sei, um da und dort Fracht zu suchen, in denen also gar nicht ermittelt werden könne, wo und wann die Reise ihr Ende erreicht haben werde, sei sie geradezu unmöglich. Selbst wenn der Schiffer durch Zuweisung bestimmter Monatsgagen in einzelnen Fällen besser gestellt würde, als wenn er nicht vorzeitig entlassen worden wäre, so enthalte dies keine Unzuträglichkeit, denn auch bei Anstellungen auf unbestimmte Zeit dürfe die Auflösung des Vertrags doch nicht ganz plötzlich erfolgen. Eine billige Kündigungsfrist sei in allen ähnlichen Verhältnissen Sitte und stillschweigend verstanden und die betreffenden Gagen würden nur eine mäßige Entschädigung für diese Zeit sein, zumal der Schiffer nicht immer sogleich wieder ein Schiff haben könne. Die Rücksichtnahme hierauf sei jedenfalls dann am Platze, wenn der Schiffer auf der Reise sei und da entlassen werde, da er dann ein anderweitiges Engagement nur selten finden werde.

Der Herr Abgeordnete, welcher den Antrag in der Anlage eingebracht hatte, empfahl hiebei die von ihm proponirte Formulirung des zweiten Satzes. Die dort vorgeschlagene Unterscheidung wurde aber deshalb mehr-

fach nicht für zutreffend gehalten, weil für manchen europäischen Hafen außereuropäische Plätze näher sein könnten, als andere europäische.

Nachdem in der Debatte auch noch mehrfach vergleichende Rückblicke auf andere Legislationen geworfen worden waren, wurde zur Abstimmung geschritten und vorbehaltlich weiterer Erwägung und Beschlußfassung genehmiget, daß Absatz 2 nur für die Fälle maßgebend sein solle, in denen der Schiffer für eine bestimmte Reise angestellt oder auf unbestimmte Zeit angenommen, aber zu einer bestimmten Reise beordert oder auf derselben begriffen sei, sodann der Antrag, die Entschädigung desselben nach Quoten festzusetzen, mit 8 gegen 3 Stimmen abgelehnt und beschlossen, sie nach Monatsgagen zu regeln; die weitere Erledigung des Absatzes 2 wurde aber vertagt.

Anlage.

Antrag.

Art. 436.

Erster Satz. Erfolgt die Entlassung, weil der Schiffer untüchtig befunden wird, oder weil er seiner Pflicht nicht genügt, oder weil die Reise wegen Krieg, Embargo oder Blockade, oder wegen eines Einfuhr- oder Ausfuhr-Verbotes oder wegen eines andern ohne Verschulden des Rheders eingetretenen Grundes nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann, so erhält er nur den bereits verdienten Theil der bedungenen Einnahmen.

Zweiter Satz. Erfolgt dagegen die Entlassung ohne einen dieser Gründe vor Beendigung der Reise, so erhält der Schiffer außer obigem verdienten Theil seiner Einnahmen die bedungene Monatsgage für 2 Monate, wenn die Entlassung in einem europäischen, oder für 4 Monate, wenn solche in einem außereuropäischen Hafen erfolgt.

Dritter Satz. Bestand die bedungene Einnahme nur aus einem Jahrgehalt, so ist sie pro rata der Zeit, bestand sie nur aus einer Heuer für die Reise, so ist sie pro rata der durchschnittlichen Dauer dieser Reise einschließlich der Lade- und Löschzeit zu verrechnen und die obige Extravergütung nach demselben Maßstabe hinzuzulegen.

Vierter Satz. Erfolgt die Entlassung nach Antritt der Reise, so kann der Schiffer nach seiner Wahl auch die freie Zurückbeförderung

nach dem Hafen, wo er geheuert worden, einschließlich der Beköstigung während der Reise, oder eine entsprechende Entschädigung dafür fordern.

Art. 437.

Letzter Satz. In den beiden ersten Fällen (No. 1 und 2) hat der Schiffer bei seiner Entlassung nur auf den verdienten Theil der bedungenen Einnahmen Anspruch, im andern Fall (No. 3) kann derselbe außerdem noch Monatsgage für 2 oder 4 Monate und nach seiner Wahl freie Rückbeförderung oder Entschädigung (siehe Art. 436) dafür fordern.

Art. 438.

Die bedungenen Einnahmen des Schiffers enden mit dem Tage, an welchem das Schiff auf der Reise untergeht oder an welchem es für seeuntüchtig erklärt oder genommen und für gute Prise erklärt wird; es sei denn, daß der Schiffer für seine Rhederei noch länger in Wirksamkeit bleibt.

CCXXXII. Sitzung.

Hamburg, am 8. Oktober 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung mit der Berathung des zweiten Absatzes von

Art. 436

fortgefahren und hiebei der schon in der vorigen Sitzung vorgebrachte Antrag wiederholt, auch für den Fall, daß der Schiffer zu einer bestimmten Reise angestellt sei, in Betreff der demselben gebührenden Entschädigung nichts festzusetzen, sondern für diesen Fall eben so wie bei einer Anstellung des Schiffers auf Lebensdauer oder auf eine fest bestimmte Zeit die allgemeinen Grundsätze des Rechtes und den Dienstkontrakt entscheiden zu lassen, da auch bei Anstellungen für bestimmte Reisen genau zu ermitteln

sein werde, was dem Schiffer kontraktmäßig gebühre. Es wurde zur Motivirung hinzugefügt: Dieser Antrag entspreche dem Rechte und der Billigkeit. Wenn sich Jemand auf bestimmte Zeit oder für die Ausführung eines bestimmten Unternehmens der Dienste eines Anderen gegen Zusicherung von Gegenleistungen kontraktlich versichere, und nun dennoch willkührlich wegen eines wirklichen oder vermeintlichen Interesses von diesen Diensten keinen Gebrauch machen wolle, so sei es billig und recht, daß er dem Anderen gleichwohl alles dasjenige leiste, wozu er sich verpflichtet habe. Es sei nicht abzusehen, weshalb der Schiffer in solchen Fällen schlechter gestellt werden sollte als ein anderer Kontrahent. Dazu komme noch, daß der Fälle, in welchen der Schiffer für eine bestimmte Reise angestellt werde, gewiß nur wenige seien, und deshalb kaum ein genügendes Interesse für eine besondere gesetzliche Regelung derselben vorhanden zu sein scheine. Zudem sei es, wie schon in der vorigen Sitzung hervorgehoben worden, weder beabsichtiget, noch auch bei der Mannigfaltigkeit der Verhältnisse möglich, für den Fall der Anstellung des Schiffers auf Lebensdauer oder auf eine fest bestimmte Zeit eine zutreffende allgemeine Bestimmung zu finden, es müsse somit ohnehin eine Reihe von Fällen im Gesetze unberührt bleiben, so daß man wenig Bedenken haben könne, den Fall der Anstellung für eine bestimmte Reise ebenso zu behandeln. Anders verhalte sich die Sache allerdings bei einer Anstellung des Schiffers auf unbestimmte Zeit, sobald sich derselbe auf einer Reise befinde oder zu einer solchen beordert sei. Wenn der Rheder auch in einem solchen Falle von dem Rechte, den Dienstvertrag zu jeder Zeit aufzulösen, Gebrauch machen dürfte, gleichviel an welchem Orte sich der Schiffer befinde und ob er bereits Vorbereitungen zu der Reise getroffen habe oder nicht, so würde dies eine große Unbilligkeit enthalten, da auch umgekehrt, wie sich bei Art. 437 ergeben werde, der Schiffer von einer einmal übernommenen Reise nicht willkührlich zurücktreten dürfe. Für Fälle dieser Art müsse deshalb festgesetzt werden, daß der Schiffer auf eine billige Entschädigung und in welchem Maße Anspruch habe. Es wurde deshalb beantragt, zuerst den Satz in das Gesetz aufzunehmen, daß die Entschädigung des Schiffers für eine willkührliche Entlassung desselben im Falle seiner Anstellung auf Lebensdauer, auf bestimmte Zeit oder für eine bestimmte Reise nach sonstigen Rechtsnormen zu bemessen sei, daß aber im Falle der Anstellung auf unbestimmte Zeit ihm eine Entschädigung von mehreren Monatsgagen gebühre, sobald er sich auf der Reise befinde oder zu einer solchen bereits beordert sei, während ihm andernfalls gar keine Entschädigung zukomme.

Diesem Antrage wurde jedoch entgegen gehalten: Wenn demselben stattgegeben werde, so verliere dadurch der Art. 435 die Bedeutung, die ihm ohne Zweifel habe beigelegt werden sollen. Daß der Kontrahent, der die Dienste eines Anderen gemiethet habe, nicht schuldig sei, von den Diensten Gebrauch zu machen, sondern auf dieselben verzichten könne, wenn er nur seinen vertragsmäßigen Obliegenheiten genüge, folge schon aus dem bürgerlichen Rechte. Wenn also Art. 435 nichts anderes sagen sollte, so hätte es seiner Aufnahme gar nicht bedurft. Die Absicht des Art. 435 gehe aber ohne Zweifel dahin, einen besonderen seerechtlichen Satz allgemein zu statuiren, den Rheder wegen der großen Interessen, die er dem Schiffer anvertrauen müsse, besser als andere Kontrahenten zu stellen, und ihn wenigstens zum Theile seiner vertragsmäßigen Leistungen im Falle der vorzeitigen Entlassung des Schiffers zu entheben, weil sonst sein Recht der Entlassung illusorisch würde. Auch würden, wenn der zweite Absatz dem oben erwähnten Antrage entsprechend, beschränkt würde, für die Mehrzahl der Fälle die schwierigen Liquidationen zwischen Schiffer und Rheder nicht beseitiget, deren Abschneidung doch mit Recht als wünschenswerth bezeichnet worden sei.

Gegen diese Ausführungen wurde wiederum eingewendet: Die Absicht der Versammlung bei Annahme des Art. 435 sei keineswegs so weit gegangen, als eben dargelegt worden; man habe gewiß nicht aussprechen wollen, daß es rechtlich gar keinen Unterschied für den Rheder machen solle, ob er den Schiffer auf bestimmte Jahre oder auf Ruf und Widerruf angestellt habe; der Art. 435 behalte übrigens auch dann, wenn dem Antrage gemäß bei willkührlicher Entlassung die ganze vertragsmäßige Vergütung entrichtet werden müsse, eine wichtige, nicht aus dem bürgerlichen Rechte folgende Bedeutung insoferne, als im ersten Absatze des Art. 436 ausgesprochen sei, daß die Entlassung des Schiffers in vielen Fällen vor der Zeit ohne alle Entschädigung erfolgen könne. Wer in der ohnehin schon ziemlich ungewöhnlichen Weise mit dem Schiffer kontrahire, daß er sich für eine gewisse Zeit oder eine bestimmte Reise binde, und doch für den Fall der Entlassung desselben nicht den ganzen bedungenen Lohn reichen wolle, möge sich hierwegen im Vertrage vorsehen.

Einer der Herren Abgeordneten äußerte Bedenken darüber, ob Grund genug vorhanden sei, wegen des Falles etwas Besonderes zu bestimmen, wenn sich der auf unbestimmte Zeit angestellte Schiffer auf der Reise befinde oder zu einer solchen Auftrag erhalten habe. Schon in der vorigen Sitzung sei hervorgehoben worden, daß dieser Fall dem einer Anstellung für eine bestimmte Reise gleich stehe. Wenn man also über

letzteren schweigen zu können glaube, so sei dies wohl auch bezüglich des ersteren der Fall.

Hiegegen wurde jedoch erwidert: Beide Fälle ständen rechtlich keineswegs gleich, nur die Billigkeit erfordere wegen der faktischen Aehnlichkeit der Verhältnisse, daß man in manchen Beziehungen den ersteren ähnlich dem letzteren behandle. In der Abordnung des auf unbestimmte Zeit angenommenen Schiffers zu einer bestimmten Reise liege nämlich nicht ein ganz neuer, auf diese Reise gerichteter Kontrakt vor, sondern nur die Ausführung des auf Ruf und Widerruf geschlossenen Dienstvertrags, eine Disposition des Rheders über die im Dienstvertrage ihm zur Verfügung gestellte Thätigkeit des Schiffers. Der Letztere erlange deshalb auch kein Recht, die ihm aufgetragene Reise auszuführen, sondern müsse sich rechtlich vor und während derselben die Entlassung gefallen lassen, ohne sich wegen Kontraktbruchs beklagen zu können. Demnach erscheine allerdings eine besondere Bestimmung erforderlich.

Eine Differenz bestand auch noch darüber, ob die einfache Anweisung des Rheders an den Schiffer, sich zu einer Reise zu rüsten, genügen solle, um ihm für den Fall seiner Entlassung einen Anspruch auf Entschädigung zu sichern, oder ob nicht wenigstens mit den Vorbereitungen zur Reise oder mit der Ladung u. dgl. begonnen sein müsse, damit ein solcher Anspruch eintrete. Nach längerer Debatte, in welcher verschiedene Vorschläge eingebracht wurden, machte sich die Auffassung geltend, daß derjenige Augenblick der entscheidende sein müsse, in welchem der Schiffer, dem bei einem Vertrage auf unbestimmte Zeit vorher das Kündigungsrecht ebenfalls zustehe, verpflichtet sei, die Reise auszuführen, also der Augenblick, in welchem er zur Ausführung derselben Anweisung erhalten und letztere ausdrücklich oder faktisch, durch Beginn der Vorbereitungen u. dgl. acceptirt habe.

Es wurde hierauf mit 8 gegen 3 Stimmen entschieden, daß der zweite Absatz des Art. 436 auf den Fall Anwendung leiden solle, wenn der auf unbestimmte Zeit angenommene Schiffer sich auf einer Reise befinde, und mit 9 gegen 2 Stimmen, daß er auch dann anwendbar sei, wenn dieser Schiffer zu einer Reise Anweisung erhalten und letztere ausdrücklich oder faktisch acceptirt habe, während alle übrigen Fälle nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beurtheilen seien.

In Ansehung der Art und Weise aber, wie in diesen Fällen die Entschädigung des Schiffers zu normiren sei, waren die Meinungen gleichfalls getheilt. Von einer Seite wurde anheimgegeben, auszusprechen, daß dem Schiffer zwei, vier oder sechs Monatsgagen zu entrichten seien, je nachdem

seine Entlassung in einem Hafen des mittelländischen oder schwarzen Meeres oder einem anderen europäischen, oder in einem außereuropäischen, oder in einem jenseits der beiden Kaps gelegenen Hafen erfolge. Da man indessen diese Unterscheidung für zu komplizirt und nicht durch das Bedürfniß für geboten hielt, da Entlassungen von deutschen Kapitainen jenseits der Kaps wegen der großen Schwierigkeit der Wiederbesetzung ihrer Stelle gewiß nur höchst selten vorkämen, wurde der ebenerwähnte Vorschlag mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt.

Ein anderes Mitglied beantragte mit Rücksicht darauf, daß in jedem einzelnen Falle die örtlichen Verhältnisse in Betracht gezogen werden müßten, wenn eine gerechte Entscheidung erfolgen solle, auszusprechen, daß der Schiffer zwei oder vier Monatsgagen je nach der Entfernung des Ortes der Entlassung vom Ausgangshafen, worüber das richterliche Ermessen zu entscheiden habe, erhalten solle. Auch dieser Antrag wurde mit 7 gegen 4 Stimmen abgelehnt, hauptsächlich mit Rücksicht darauf, daß die Entscheidungen der Gerichte voraussichtlich zu verschieden ausfallen und eine bedenkliche Rechtsungleichheit hervorrufen würden.

Schließlich wurde dem Antrage des Herrn Referenten entsprechend, der Beschluß gefaßt, zu bestimmen, daß der Schiffer zwei Monatsgagen erhalten müsse, wenn seine Entlassung in einem europäischen Hafen oder in einem anderen Hafen am mittelländischen oder schwarzen Meere, dagegen vier Monatsgagen, wenn sie in einem andern außereuropäischen Hafen erfolge. Dabei wurde jedoch dem Antrage eines Mitgliedes gemäß, der Redaktionskommission anheimgegeben zu erwägen, ob nicht mit Rücksicht darauf, daß nicht allenthalben unter dem schwarzen auch das azow'sche Meer verstanden werde, eine andere Ausdrucksweise zu wählen sei, wie z. B. in einem Hafen östlich von Gibraltar 2c. 2c.

Der Schlußsatz des zweiten Absatzes: „auch kann derselbe — — — Entschädigung fordern" wurde ohne Beanstandung angenommen.

Zum dritten Absatze des Art. 436 wurde zunächst bemerkt: Dadurch, daß der zweite Absatz in der eben dargelegten Weise beschränkt worden sei, werde der dritte Absatz nicht, wie es scheinen könnte und bereits von mehreren Seiten angedeutet worden, entbehrlich. Derselbe beziehe sich nämlich nicht allein auf den Fall, wenn ein für eine bestimmte Reise gegen Zusicherung eines Aversums angestellter Schiffer ohne triftigen Grund entlassen werde, sondern sei auch in manchen Fällen der Anstellung auf unbestimmte Zeit anwendbar und beziehe sich zugleich auf den ersten Absatz des Artikels, indem er auch bestimme, wie in den dort unterstellten Fällen

die bereits verdiente Heuer zu berechnen sei. Namentlich mit Rücksicht auf diesen ersten Satz sei der dritte unentbehrlich, weil er den Zweifel beseitige, ob der aus hinreichenden Gründen entlassene Schiffer überhaupt schon etwas verdient und zu bekommen habe, wenn die Heuer in Bausch und Bogen für die ganze, also für die vollendete Reise bedungen gewesen, und er vor deren Vollendung entlassen werde, weil er somit keinesweges blos dazu diene, eine Berechnungsweise vorzuschreiben, die füglich im Gesetze fehlen könnte. Mit Rücksicht auf das eben Vorgetragene und in der Erwägung, daß es auch von Interesse sei zu bestimmen, daß bei Berechnung der bereits verdienten Heuer die Zeit der Ladung und Löschung in Ansatz gebracht werden müsse, entschied sich die Versammlung auch im Allgemeinen für die Beibehaltung des in Rede stehenden dritten Absatzes. Aber darüber ergab sich ein neues Bedenken, ob es angemessen sei, mit dem Entwurfe lediglich die durchschnittliche Dauer der Reise einschließlich der Lade- und Löschzeit als Maßstab der Berechnung gelten zu lassen, ohne zugleich auf die zurückgelegte Entfernung Rücksicht zu nehmen, da im ersteren Falle ein, wenngleich wegen eigenen Verschuldens entlassener Schiffer unter Umständen mehr erhalten könne, als er bekommen haben würde, wenn er die ganze Reise zurückgelegt hätte. Setze man z. B. den Fall, daß der auf einer Reise, welche durchschnittlich drei Monate daure, befindliche Schiffer, nachdem er vielleicht sogar in Folge seiner eigenen Unfähigkeit vier Monate lang auf dem Meere herumgetrieben, in einen Hafen einlaufe, der nahe bei seinem Ausgangshafen liege, zu welchem er also vielleicht in einigen Tagen hätte kommen sollen und von dem aus der bei weitem größte Theil der beabsichtigten Reise noch zurückzulegen sei. Erhielte nun der Schiffer in diesem Hafen seine Entlassung, so würde er, in Anwendung der in Absatz 3 enthaltenen Bestimmung, für den zurückgelegten Theil der Reise mehr bekommen, als für die ganze Reise.

Mit Rücksicht auf diese Bedenken wurde, nachdem auch der in der Anlage zum vorigen Protokolle enthaltene Antrag von Seiten des Herrn Antragstellers zur Berathung empfohlen war, die schließliche Erledigung dieses Absatzes bis nach Vorlage einer neuen Formulirung vertagt.

Hierauf wurde von Seiten des Herrn Referenten der Antrag gestellt, auszusprechen, daß dem Schiffer, wenn er als Mitrheder an der Rhederei betheiliget sei, im Falle seiner Entlassung vor Ablauf des Kontraktes, gleichviel, ob diese wegen seines Verschuldens oder wegen eines Zufalls oder aus Willkühr der Rheder erfolge, auf Verlangen sein Antheil am Schiffe von den übrigen Rhedern nach einer billigen Schätzung abgekauft

werden müsse. In der Erwägung, daß an manchen Seeplätzen der Schiffer gewöhnlich Miteigenthümer des Schiffes sei und auch von der Rhederei häufig Niemand als Schiffer angenommen werde, wenn er sich nicht durch Ankauf eines Parts am Schiffe betheilige, daß also der Schiffer, der sich ohne Abnahme seines Parts die Entfernung vom Dienste gefallen lassen müßte, sehr oft nicht mehr in der Lage wäre, einen anderen Schiffspart zu erwerben und wieder eine Stelle zu finden, wurde dem eben erwähnten Antrage des Herrn Referenten stattzugeben beschlossen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte. Um aber auf der anderen Seite auch die Rhederei dem Schiffer nicht ungebührlich Preis zu geben und dem Letzteren nicht das Recht einzuräumen, daß er zu jeder beliebigen, wenn auch noch so ungünstigen Zeit und vielleicht erst lange nach seiner Entlassung die Bezahlung seines Parts fordere, wurde ferner beschlossen, auszusprechen, daß das erwähnte Recht des Schiffers erlöschen solle, wenn er sich bei seiner Entlassung auf Befragen der Mitrheder über die Geltendmachung seines Rechtes nicht erkläre oder sonst in einer billigen Frist sich zu dessen Ausübung nicht melde.

Bei Diskussion des ersten Absatzes von

Art. 437

wurde von Seiten des Herrn Referenten folgende Fassung empfohlen:

„Der Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt oder dessen „kontraktliche Dienstzeit bereits abgelaufen ist, kann doch seine Ent„lassung erst fordern, wenn sich das Schiff in dem Heimathshafen „oder in einem inländischen Hafen befindet und die Entlöschung er„folgt ist."

Zur Motivirung dieses Vorschlags wurde angeführt: Der Schiffer dürfe, wenn er die Leitung des Schiffes einmal übernommen habe, nicht willkührlich von demselben weggehen, gesetzt auch, er hätte sich im Dienstvertrage zunächst nur auf unbestimmte Zeit gebunden und somit an und für sich das Recht vorbehalten, den Dienstvertrag zu jeder Zeit aufzulösen. Wenn der Rheder einen solchen Schiffer mit seinem Schiffe auf Reisen aussende, so müsse angenommen werden, Beide seien einverstanden, daß derselbe Schiffer das Schiff auch wieder zurückzubringen habe. Dies sei aber nicht allein dann der Fall, wenn der Schiffer auf unbestimmte Zeit, sondern auch, wenn er für eine bestimmte Zeit geheuert sei. In dem letzteren übrigens ziemlich seltenen Falle lasse sich vermuthen, daß beide Kontrahenten von der Ansicht ausgingen, die Reise werde bis zum Ablaufe der kontraktlichen Dienstzeit beendigt sein. Es scheine demnach an-

gemessen, auszusprechen, daß der Schiffer in beiden Fällen seine Entlassung erst dann fordern könne, wenn er das Schiff zurückgebracht habe, wie es denn auch ohne die höchste Gefährdung des Interesses der Schifffahrt nicht anders sein könne. Von anderen Seiten wurde hinzugefügt: Allerdings sei es seerechtlich das höchste Gebot, daß der Schiffer das Schiff, mit dem er auf eine Reise ausgegangen, auch wieder zurückbringe. Eine Anstellung für bestimmte Reisen biete dem gegenüber keine Schwierigkeiten, weil erst mit der Rückkehr des Schiffes die Reise in dem hier in Rede stehenden Sinne ihr Ende erreiche und erst in diesem Augenblicke die kontraktliche Dienstzeit ablaufe. Wenn der Schiffer auf bestimmte Zeit angestellt sei, gebe das erwähnte Gebot auch zu keinem Bedenken Anlaß. Denn wenn der Schiffer zu einer Reise beordert werde, so sei es seine Sache, zu erwägen, ob dieselbe voraussichtlich in der kontraktlichen Zeit vollendet sein könne. Glaube er mit Grund, daß dies nicht der Fall sei, so möge er den Auftrag ablehnen. Habe er ihn gleichwohl übernommen, so sei es billig, daß er ihn ausführe, möchten auch unvorhergesehene Zufälle die Reise verzögern. Bei einer Anstellung auf unbestimmte Zeit endlich nehme der Schiffer mit der Annahme eines Auftrags zur Reise zweifelsohne auch die Verbindlichkeit auf sich, dieselbe zu vollenden. Der von dem Herrn Referenten vorgeschlagene Satz biete deshalb nur in so ferne einige Schwierigkeiten, als es sich frage, ob der Rheder in allen Fällen das Recht haben solle, dem auf der Reise befindlichen Schiffer Ordre zu neuen Zwischenreisen zu ertheilen und dadurch die Rückkehr des Schiffs in den Heimathshafen und die Entlassung des Schiffers willkührlich zu verzögern. Es sei allerdings denkbar, daß der Rheder, wenn er diese Befugniß hätte, davon ungebührlichen Gebrauch mache. Wenn der Rheder den Kapitain wegen seiner besonderen Brauchbarkeit auf Grund des bisherigen Dienstvertrages sich zu erhalten wünsche, oder wenn der Schiffer zwischen zwei gesundheitsgefährlichen Plätzen zu fahren habe und für diese Fahrten nur schwer ein guter Kapitain zu haben sei, hätten dergleichen Chikanen nichts Unwahrscheinliches und müsse der Schiffer gegenüber denselben geschützt werden, damit der redliche Mann nicht gezwungen werde, zu unredlichen Mitteln, zu Steigerung der Rechnungen u. dgl. zu greifen, um dadurch den Chikanen zu entgehen und den Rheder zu ermüden. Diesen Schutz könne man in der Weise gewähren, daß man dem Rheder das Recht abspreche, den Schiffer nach Ablauf seiner Dienstzeit und beziehungsweise nach Eingang seiner Kündigung zu neuen Unternehmungen abzuordnen, und ihm zur Pflicht mache, dem Schiffer in solchen Fällen die Rückkehr zu gestatten oder ihm im Auslande die Entlassung zu gewähren.

Von anderen Seiten wurde es jedoch als höchst bedenklich bezeichnet, in der eben vorgeschlagenen Weise in die Dispositionen und Spekulationen des Rheders einzugreifen, und die ohne Zweifel untergeordneteren Interessen des Schiffers auf Kosten des Interesses der Schifffahrt und des Handels zu schützen. Von dieser Seite wurde deshalb und mit Rücksicht darauf, daß die Befürchtung von Chikanen gewiß nur in seltenen Fällen begründet sei, da es ohnehin nicht im Interesse des Rheders liege, das Schiff all zu lange auf Reisen zu belassen, weil von Zeit zu Zeit Reparaturen nothwendig würden, die am zweckmäßigsten und wohlfeilsten zu Hause vorgenommen würden, da ferner jeder Rheder Bedenken tragen werde, sein Schiff in den Händen des Kapitains zu belassen, der sich seinem Dienste nur mit Widerwillen länger widmen würde, der Vorschlag gemacht, ein Maximum von 4 Jahren festzusetzen, über welches hinaus es dem Rheder nicht mehr gestattet sein solle, den Schiffer wider seinen Willen mit neuen Unternehmungen zu beauftragen; von Seiten des Herrn Referenten aber wurde anheimgegeben, zu den im Entwurfe bereits aufgestellten Ausnahmen eine weitere des Inhaltes hinzuzufügen, daß der Schiffer bei einer Anstellung auf bestimmte Zeit dann, wenn der Rheder ihn zu neuen Reisen beauftragen würde, auf die er im Voraus nicht rechnen konnte, bei einer Anstellung auf unbestimmte Zeit aber nach 4 Jahren, auch wenn das Schiff in den Heimathshafen nicht zurückkehre, seine Entlassung solle fordern können.

Dieser Vorschlag gab jedoch zu der weiteren Erörterung Veranlassung, welches Verfahren der Schiffer in einem solchen Falle einzuhalten habe, da man ihm selbstverständlich nicht zugestehen könne, daß er nach Ablauf der 4 Jahre in einem beliebigen auswärtigen Hafen das Schiff verlasse und das Kommando dem Steuermann übertrage. Ein Mitglied gab anheim, auszusprechen, daß der Schiffer nach Ablauf der 4 Jahre kündigen könne, daß der Rheder schuldig sei, ohne Verzug nach Empfang der Kündigung ihm Ordre zu geben, ob er das Schiff nach Hause bringen oder es einem bestimmten anderen Kapitain übergeben solle, daß jedoch der Kapitain bis nach Eingang der Antwort auf dem Schiffe zu verbleiben, die Anordnungen des Rhebers auszuführen und erst im Falle des Ausbleibens jeder Ordre nach Ablauf einer angemessenen Zeit oder im Falle des Eintreffens einer, dieser Vorschrift nicht entsprechenden Antwort das Recht habe, sein Schiff zu verlassen und dem Steuermanne zu übergeben. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, daß die Frage nach Feststellung aller Ausnahmen gemeinschaftlich für dieselben zu ordnen sein

werde, da in keinem der im Entwurfe aufgezählten Fälle die Meinung die sei, daß der Schiffer ohne Weiteres vom Schiffe gehen dürfe.

Andere Mitglieder legten jedoch darauf ein großes Gewicht, daß, wie bereits hervorgehoben worden, kein zureichender Grund vorhanden sei, Chikanen zu befürchten, und daß bis jetzt über die der Debatte unterstellte Frage keine Streitigkeiten vorgekommen seien, obwohl schon jetzt Niemand anders wisse, als daß der Schiffer das Schiff nach Hause bringen müsse; diese Mitglieder hielten deshalb dafür, man könne es einfach bei dem ersten Absatze des Entwurfes belassen, zumal der Schiffer äußerstenfalls mit dem Schiffe, selbst gegen die erhaltene Ordre, nach Hause zurückkehren könne, da er hiemit vielleicht die Interessen des Rheders, aber nicht dessen Rechte verletze, wenn dieser trotz des Ablaufs der Dienstzeit oder erfolgter Kündigung den Schiffer noch länger hinhalten wolle. Als hierauf erwidert wurde, das Recht, in der zuletzt angegebenen Weise zu verfahren, könne man dem Schiffer keinenfalls zugestehen, der Grund, weshalb bisher keine Streitigkeiten über den fraglichen Punkt vorgekommen seien, liege aber wahrscheinlich darin, daß bis jetzt auch noch in keinem Gesetze die Bestimmung des ersten Absatzes des Art. 436 ausdrücklich enthalten gewesen sei, und somit beide Parteien sich in ihren Befugnissen nicht völlig sicher gewußt hätten, wurde von anderen Seiten die gänzliche Streichung des Art. 436 beantragt, zumal auch in den neueren Gesetzgebungen kein ähnlicher Satz in Betreff des Schiffers vorkomme, und hierin ein Fingerzeig liege, daß kein Bedürfniß für denselben vorhanden sei.

Noch andere Mitglieder hielten dafür, daß man es bei Anstellungen auf bestimmte Zeit einfach bei dem Vertrage belassen, und den Rhedern, die sich zu solchen, an sich nicht empfehlenswerthen Verträgen herbeiließen, anheimgeben sollte, für Fernhaltung von Nachtheilen vorzusorgen, da eine andere Bestimmung für den Schiffer unbillig und hart wäre, wenn er z. B. gerade nach Ablauf der Dienstzeit die Führung eines anderen Schiffes erhalten könnte und nun die Gelegenheit zu einer anderweitigen Anstellung vorüber gehen lassen müßte, um sein bisheriges Schiff erst nach Hause zu bringen und dann erst entlassen zu werden u. dgl.

Bei der Abstimmung wurde beschlossen, von dem Falle der Anstellung für eine bestimmte Reise aus den oben angegebenen Gründen hier abzusehen, im Uebrigen aber auszusprechen, daß der Schiffer sowohl bei einer Anstellung auf bestimmte als auf unbestimmte Zeit seine Entlassung nicht früher fordern könne, als bis er das Schiff nach Hause gebracht habe und die Entlöschung vollendet sei. Ferner wurde mit 9 gegen 2 Stimmen be-

schlossen, die vom Herrn Referenten beantragte Ausnahme zu der im Entwurf aufgezählten hinzuzufügen, das Nähere aber in Betreff des vom Schiffer nach Eintritt eines Ausnahmsfalles zu beobachtenden Verfahrens vorbehalten.

CCXXXIII. Sitzung.

Hamburg, am 9. Oktober 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurden heute die Vorschläge der Redaktionskommission in Betreff der Fassung der Art. 432—435 erledigt und sodann die Protokolle der CCXXIII. Sitzung vom 21. Juli, der CCXXIV. Sitzung vom 23. Juli, der CCXXV. Sitzung vom 24. Juli, der CCXXVI. Sitzung vom 26. Juli, der CCXXVII. Sitzung vom 28. Juli, der CCXXVIII. Sitzung vom 30. Juli und der CCXXIX. Sitzung vom 31. Juli 1858 festgestellt.

CCXXXIV. Sitzung.

Hamburg, am 11. October 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung, von welcher der Herr Obergerichtsrath Dr. Trieps durch Unwohlsein abgehalten war, dem Vorbehalte in der 232. Sitzung entsprechend auf den dritten Absatz des

Art. 436

zurückgegangen und hiezu von Seiten des Herrn Referenten bemerkt: Wie bereits in der früheren Berathung hervorgehoben worden, leide der fragliche Absatz nicht allein auf den zweiten, sondern auch auf den ersten Absatz des Art. 436 Anwendung. Auf den zweiten, denn auch bei Anstellungen des Schiffers auf unbestimmte Zeit, auf welche sich derselbe nunmehr ausschließlich beziehe, komme es vor, daß das Einkommen des Kapitains in Bausch und Bogen für seine einzelnen Reisen festgesetzt werde, z. B. wenn derselbe für Reisen zwischen zwei bestimmten Plätzen angestellt werde. In so ferne es sich nun für Fälle dieser Art um die Berechnung der dem Schiffer gebührenden zwei- bis viermonatlichen Entschädigung handle, sei die Bestimmung des Absatzes 3 ohne Zweifel ganz zweckmäßig und auch im spanischen Rechte für einen analogen Fall enthalten. Es werde sich deshalb für dergleichen Fälle die Annahme des Entwurfes empfehlen, wenn auch in manchen Gesetzgebungen, z. B. in der Bremer Musterrolle, andere Prinzipien befolgt seien. So viel aber die Fälle angehe, für welche der dritte Absatz den Maßstab zur Berechnung der bereits verdienten Einkünfte des Schiffers festsetzen solle, so sei in der früheren Berathung des Art. 436 mit Recht geltend gemacht worden, daß das Prinzip des Entwurfes nicht ausreiche. Das holländische Recht habe hierbei verordnet, daß die verdiente Heuer nach dem Verhältniß des bereits zurückgelegten Raumes zur Ausdehnung der ganzen Reise berechnet werden solle. Dieses Prinzip sei zwar an sich sehr zweckmäßig, aber auch nicht ausreichend, weil es nicht anwendbar sei, wenn der zu einer Reise bereits beorderte Schiffer noch vor Antritt derselben entlassen werde. Das hol-

ländische Recht habe deshalb auch verordnet, daß bei einer Entlassung des Schiffers vor dem Antritt der Reise die Zeit seiner Dienstleistung maßgebend sein solle; dadurch sei die betreffende Bestimmung aber ohne Zweifel eine höchst unvollkommene geworden. Der österreichische Entwurf verordne in den §§ 47, 48, daß der Lohn des Schiffers nach dem üblichen Betrage zu vergüten sei. Diese Bestimmung habe jedoch das Bedenken, daß sie zu wenig Gewicht auf den Dienstvertrag und darauf lege, ob er für den Schiffer mehr oder weniger vortheilhaft gewesen. Unter diesen Umständen bleibe nichts anderes übrig, als auszusprechen, daß in den Fällen, in welchen es sich um die Herstellung des bereits verdienten Heuerbetrags handle, der Richter die dem Schiffer gebührende Quote unter Berücksichtigung der Höhe des bedungenen Aversums, der Dienstzeit, der bereits zurückgelegten Entfernung, wenn die Reise schon angetreten gewesen, und aller anderen, billiger Weise in Betracht kommenden Verhältnisse festzusetzen habe. Es werde demgemäß beantragt, folgende Bestimmung anzunehmen:

„War in den betreffenden Fällen die Heuer nicht zeitweise, sondern „für die ganze Reise in Bausch und Bogen bedungen, so wird die „verdiente Heuer mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag, die „Dauer und den Umfang der Dienstleistungen des Schiffers sowie „den etwa schon zurückgelegten Theil der Reise von dem Richter „bestimmt."

Ferner werde beantragt, an diese Bestimmung wegen Berechnung der dem Schiffer für den Fall ungerechtfertigter Entlassung gebührenden weiteren Bezahlung von zwei, beziehungsweise vier Monatsgagen, den dritten Absatz von Art. 436 des Entwurfes in entsprechender Fassung anzureihen.

Nach kurzer Diskussion wurde dieser Antrag, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, angenommen, nur wurde in der Erwägung, daß Streitigkeiten über die in Rede stehenden Forderungen der Schiffer nicht aller Orten von Gerichten, sondern hier und dort von den für dergleichen Angelegenheiten bestellten Schiedsgerichten und Hafenbehörden entschieden würden, die Worte: „von dem Richter" zu streichen beschlossen.

Hierauf wurde zu

Art. 437

übergegangen und in Betreff der in der 232. Sitzung genehmigten Ausnahme vom ersten Absatze des Artikels der Zweifel angeregt, ob die Frist von vier Jahren für eine große Zahl von Fällen nicht zu weit sei. Für

die Verhältnisse derjenigen Seeplätze wenigstens, von denen aus großentheils nur minder ausgedehnte Reisen gemacht würden, wie z. B. für die am mittelländischen Meere gelegenen Seeplätze, sei diese Frist, da sie ohne Unterschied für alle auf unbestimmte Zeit angestellten Schiffer gelten solle, zu lang und eine Moderation geboten, wenn man dem Schiffer wirklich einigen Schutz gegen Bedrückungen gewähren wolle. Hieher gehöre insbesondere der Fall, wenn der Schiffer, der nach dem bisherigen Geschäftsbetriebe des Rheders darauf habe rechnen können, nur kurze Reisen zu machen, auf einmal zu einer weiten Fahrt ausgesendet werde, welche ihn mit um so größeren Nachtheilen bedrohe, als er bei Ordnung seiner Angelegenheiten baldige Rückkehr im Auge gehabt habe. Der Schiffer habe in solchen Fällen allerdings kein Recht, die Ausführung weiterer Seereisen abzulehnen, aber es sei doch unbillig, auch unter solchen Verhältnissen den Schiffer seinem Rheder vier Jahre lang zu verpflichten. Da es aber allerdings kaum möglich sei, zwischen den einzelnen in Frage kommenden Fällen im Gesetze einen Unterschied zu machen, und zu bestimmen, bei welcher Art von Schifffahrtsbetrieb der Schiffer vier Jahre lang, und wann er nur für eine kürzere Frist gebunden sein solle, auf der anderen Seite aber auch für die weite Seefahrt eine kürzere als vierjährige Frist unangemessen wäre, so scheine es sich zu empfehlen, daß man es dem richterlichen Ermessen anheimgebe, in jedem einzelnen Falle nach Berücksichtigung aller Umstände zu entscheiden, nach welcher Zeit der Schiffer auch in auswärtigen Häfen seine Entlassung zu verlangen berechtiget sei. Von anderer Seite aber wurde anheimgegeben, es zwar im Allgemeinen bei der Frist von vier Jahren oder allenfalls von drei Jahren als dem Maximum zu belassen, aber zu der betreffenden Bestimmung den Zusatz zu machen, daß der Schiffer seine Entlassung auch früher solle fordern können, wenn die Umstände ergäben, daß die Anstellung des Schiffers nur auf kürzere Frist berechnet gewesen.

Diese Vorschläge fanden jedoch mehrfache Beanstandung. Namentlich wurde gegen dieselben geltend gemacht: Durch Annahme des ersten Antrags würde dem Schiffer faktisch aller derjenige Schutz genommen, den man ihm gerade in einem reicheren Maße angedeihen lassen wolle. Der Schiffer, dem das Gesetz keinen ein für alle Male bestimmten Maßstab dafür an die Hand gebe, wann er auch im Auslande seine Entlassung begehren dürfe, könne niemals mit Sicherheit darauf rechnen, daß der Richter hinterher seine Kündigung im Auslande für gerechtfertigt halten werde. Wenn er dessen ungeachtet kündige und schließlich wider den Willen des Rheders sein Schiff verlasse, so habe er zu befürchten, daß der Richter von

einer ihm ungünstigen Ansicht ausgehend ihn für allen Nachtheil verantwortlich machen werde. Wenn der Schiffer also sicher gehen wolle, müsse er auf dem Schiffe ausharren, so sehr ihn auch seine Verhältnisse zur Heimkehr mahnten. Aber nicht allein der Schiffer werde, wenn der Antrag angenommen werden sollte, steten Zweifeln verfallen sein, sondern auch der Richter; denn es lasse sich zwar annehmen, daß man sich nach den Umständen der einzelnen Fälle darüber ein Urtheil bilden könne, ob ein Anstellungsvertrag für eine verhältnißmäßig größere oder geringere Zeit berechnet sei, aber solche Umstände gebe es bei Anstellungen auf unbestimmte Zeit nicht, welche den Ausspruch rechtfertigten, daß gerade diese und jene festbestimmte Zeit die rechte Grenze für das auf unbestimmte Zeit eingegangene Dienstverhältniß sei. Lägen aber einmal solche Umstände vor, dann werde gewiß auch die Anstellung nicht auf eine unbestimmte, sondern ausdrücklich oder stillschweigend auf bestimmte Zeit geschehen sein. Diese letzten Erwägungen ständen auch dem zweiten der oben erwähnten Anträge entgegen. Die angeführten Beispiele seien übrigens auch nicht zutreffend. Es lasse sich nämlich nicht verkennen, daß in den meisten Fällen der angegebenen Art der Anstellungsvertrag des Schiffers entweder ausdrücklich oder stillschweigend, wenn auch nicht für eine bestimmte Zeit, so doch für eine bestimmte Art von Seereisen eingegangen sei, daß sich der Rheder also in Hinblick auf den Dienstvertrag eines Uebergriffes schuldig machen würde, wenn er den Schiffer auf andere als die bedungenen Fahrten u. dgl. aussenden wollte. Darum, ob und wie lange sich der Schiffer, der in dieser Weise angestellt worden, zu ganz anderen als den vertragsmäßigen Reisen verwenden lassen müsse, handle es sich hier aber gar nicht, die aus den Beispielen gezogenen Folgerungen seien somit auch für die vorliegende Frage nicht entscheidend.

Von einem Mitgliede, welches sich in diesem Sinne aussprach, wurde in der Erwägung, daß allerdings für die Verhältnisse mancher Seeplätze eine Frist von vier Jahren zu lang sein würde, der Vorschlag gemacht, eine Skala aufzustellen und auszusprechen, daß der Schiffer seine Entlassung auch außer dem Falle einer Rückkehr des Schiffes in den Heimathshafen fordern könne, wenn er nach ein- oder zweijähriger Dienstzeit in einem Hafen des mittelländischen oder schwarzen Meeres oder einem anderen europäischen Hafen, oder wenn er nach drei- oder vierjähriger Dienstzeit in einem sonstigen außereuropäischen Hafen sich befinde. Zur Rechtfertigung dieses Vorschlages wurde angeführt: Es leide keinen Zweifel, daß dieser Vorschlag (wie auch in der Debatte gegen denselben geltend gemacht wurde) den gegen die Festsetzung einer vierjährigen Frist geltend gemachten Bedenken

nicht vollständig abhelfe, und in manchen Fällen doch dahin führe, daß der Schiffer volle vier Jahre lang für die weite Seefahrt sich verwenden lassen müsse, obschon er bei seiner Anstellung geglaubt habe, darauf rechnen zu können, nur für die Cabotage verwendet zu werden und darum auch in kürzerer Zeit wieder loszukommen. Auch lasse sich nicht verkennen, daß die vorgeschlagene Bestimmung für das Verhältniß der Schiffsmannschaft, für welche sie ihrem wesentlichen Inhalte nach auch in Art. 22 der revidirten Hamburgischen Seemannsordnung von 1854 aufgenommen worden, angemessener sei, als in der Anwendung auf den Schiffer, indessen beseitige sie doch in der Mehrzahl der Fälle die Härte, wegen deren die Festsetzung einer vierjährigen Frist Beanstandung gefunden habe. Daß endlich, wenn diese Skala aufgestellt würde, Vieles von dem zufälligen Umstande abhängen würde, ob sich der Schiffer eben in einem europäischen Hafen befinde oder nicht, werde dem Antrage nicht mit Grund zum Vorwurfe gemacht, denn die desfallsige Unterscheidung beruhe auf der Präsumtion, daß es dem Rheder leichter sein werde, den Kapitain zu ersetzen, wenn das Schiff in einem europäischen Hafen, als wenn es in einem außereuropäischen vor Anker liege.

Ein Mitglied gab anheim, es zwar bei Anordnung einer allgemein gültigen Frist zu belassen, diese aber auf drei Jahre herabzusetzen; von einem anderen Herrn Abgeordneten aber wurde der bereits in der 232. Sitzung gestellte Antrag wiederholt, den ganzen Artikel 437 zu streichen.

Im Laufe der Diskussion wurde ferner auch die Frage nochmals zur Sprache gebracht, auf welche Fälle der erste Absatz des Art. 437 sich beziehen solle. Insbesondere wurde vorgeschlagen, nicht allein von dem Falle, wenn der Schiffer für eine bestimmte Reise angestellt worden sei, für welchen Fall man bei der früheren Berathung den Vertrag in der Meinung für maßgebend erachtet habe, daß der Schiffer da seine Entlassung erhalten müsse, wo die betreffende Reise sich endige, was allerdings meistens erst im Heimathshafen der Fall sein werde, sondern auch von dem Falle bei Absatz 1 des Art. 437 Umgang zu nehmen, wenn der Schiffer auf bestimmte Zeit angestellt sei. In diesem wie in dem erst erwähnten Falle könne eigentlich von einer Entlassung des Schiffers durch den Rheder, als einer Willenserklärung des Letzteren, gar nicht die Rede sein. Der Schiffer höre mit Ablauf des Kontrakts auf, Schiffer zu sein. Es sei auch nicht abzusehen, weshalb das Gesetz hieran etwas gegen den ausgesprochenen Willen der Kontrahenten, die sich auf einen solchen Vertrag einließen, ändern sollte, zumal auch gerade in solchen Verträgen der Schiffer ein Mittel habe, sich gegen eine mit seinen Interessen kollidirende Ausdehnung

seiner Dienstzeit durch den Rheder zu schützen und Verträge dieser Art meist durch besondere Verhältnisse veranlaßt würden, weshalb es um so gerechtfertigter sei, in Ansehung derselben die Anwendbarkeit der allgemeinen Rechtsgrundsätze durch eine spezielle, die Berücksichtigung der Besonderheiten des einzelnen Falls verhindernde Vorschrift nicht zu beschränken. Es werde demgemäß empfohlen, den ersten Satz des Art. 437 auf den Fall einer Anstellung des Schiffers auf unbestimmte Zeit zu beschränken und folgerichtig auch die auf Anstellungen für bestimmte Zeit berechnete Ausnahme wegzulassen, daß der Schiffer seine Entlassung fordern dürfe, wenn er auf bestimmte Zeit angestellt sei und zu Unternehmungen beordert werden solle, auf welche er nicht rechnen konnte.

Bei der Abstimmung wurde diesem Antrage einstimmig stattgegeben, mit 7 gegen 3 Stimmen wurde sodann entschieden, daß dem eben erwähnten Antrage entsprechend eine Skala in Betreff der Zeit, nach deren Ablaufe der Schiffer auch auswärts seine Entlassung fordern könne, aufzustellen sei, und mit Stimmeneinhelligkeit die Frist für die europäischen und für die diesen gleichgestellten Häfen auf zwei Jahre, für die außereuropäischen auf drei Jahre festgesetzt.

Hierauf wurde in Betreff des vom Schiffer einzuhaltenden Verfahrens auf den Antrag des Herrn Referenten mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, auszusprechen, daß der Schiffer, wenn er von dem ihm zustehenden Rechte, seine Entlassung zu begehren, in den geeigneten Fällen Gebrauch gemacht habe, dem Rheder jedenfalls so lange, bis dieser für eine Stellvertretung sorgen konnte, Zeit lassen, bis dahin auf dem Schiffe bleiben und die Anordnungen des Rheders ausführen müsse, endlich aber auch, wenn der Rheder dies vorziehe, und ihm den entsprechenden Auftrag ertheile, das Schiff nach Hause zu bringen schuldig sei.

Sodann wurde die Frage angeregt, ob der Schiffer nicht das Recht haben solle, dann, wenn ihm auf sein Begehren im Auslande die Entlassung bewilliget werde, freie Rückkehr auf Kosten des Rheders zu verlangen. Für die Bejahung derselben wurde angeführt, daß der Schiffer auf Befehl des Rheders und vielleicht nur mit Widerstreben, weil er den Anordnungen desselben bis dahin Folge leisten mußte, ohne los kommen zu können, die Reise nach dem ausländischen Hafen gemacht habe, daß er vielleicht den Verdienst von mehreren Monaten opfern müßte, um die Kosten der Rückreise zu bestreiten und, um dem zu entgehen, sich vielleicht gezwungen sehe, trotz des Ablaufs der gesetzlich bestimmten Jahre seinem Rheder noch länger zu dienen und auf sein Kündigungsrecht zu verzichten, das für ihn dadurch

ganz illusorisch werde. Für die Verneinung aber wurde geltend gemacht, die Reise des Schiffers in einen solchen fernen Hafen sei eine natürliche Folge der Eingehung seines Dienstvertrages, die er sich darum auch selbst zuzuschreiben habe. Zudem müsse man annehmen, der Schiffer selbst sei bis zum Augenblicke der Kündigung mit allen Reisen einverstanden, die ihm aufgetragen würden. Die Bejahung der vorliegenden Frage würde für den Rheder aber eine um so größere Unbilligkeit enthalten, als er ja ohnehin die Kosten für die Ausreise des neuen Kapitains zu tragen habe und sonst doppelte Reisekosten zu zahlen hätte. Bei der Abstimmung wurde die besprochene Frage mit 9 gegen 1 Stimme verneint.

Bei der weiteren Diskussion des Art. 437 wurde zu Ziffer 1 der Ausnahmen zunächst von Seiten des Herrn Referenten bemerkt: Die Vorschrift des Entwurfs, wenn man sie wörtlich verstehe, also auch den Fall des Verweilens des Schiffs in einem fremden Hafen darunter begreife, würde zu weit gehen. Denn wenn der Kapitain sich mit dem Schiffe zur Zeit der Entstehung der Kriegsgefahr auswärts befinde, könne derselbe seine Entlassung nicht fordern, sondern müsse dann allerdings auf demselben ausharren, da der Rheder alsdann in der Regel nicht im Stande sein werde, den aus dem Abgange des Schiffers ihm drohenden Gefahren vorzubeugen. Mit Rücksicht hierauf und da es hiernach nicht gerechtfertiget erscheine, den Satz unter Ziffer 1 als eine allgemeine Ausnahme vom ersten Absatze des Artikels gelten zu lassen, werde eine Redaktionsveränderung in dem Sinne Platz greifen müssen, daß der Schiffer, falls er mit dem Schiffe in einem inländischen Hafen sich befinde, vor Antritt der Reise, auch wenn er zu derselben bereits beordert worden, und selbst vor Ablauf der kontraktmäßigen Dienstzeit die Entlassung fordern könne, wenn u. s. w. In diesem Sinne habe die betreffende Bestimmung auch eine gute Begründung. Wenn nämlich in Kriegsfällen auch nicht leicht mehr eine Gefahr für das Leben des Schiffers zu befürchten sei, so drohe ihm doch für den Fall, daß das Schiff aufgebracht und für gute Prise erklärt werde, mindestens der Verlust der Gage, gegen den er sich gar nicht einmal werde versichern dürfen, während der Rheder gegen Kriegsgefahr Versicherung nehmen dürfe und darum auch weniger ängstlich zu sein brauche, so daß es bedenklich sei, den Schiffer den Anordnungen desselben zu unterwerfen.

Es wurde jedoch mehrfach die gänzliche Streichung der Ziffer 1 beantragt, und hiefür angeführt: Keine Seegesetzgebung habe in Betreff des Schiffers eine solche Bestimmung aufgenommen, wie sie in Ziffer 1 vorgeschlagen werde. Es sei für dieselbe auch kein Bedürfniß vorhanden, denn wenn wirklich ernstliche Gefahr für die Person oder für Hab und Gut des

Kapitains vorhanden sein und der Rheder dennoch auf Ausführung der Reise bestehen sollte, werde der Schiffer auch ohne eine ausdrückliche gesetzliche Bestimmung bei jedem Richter Schutz finden; wegen anderer Gefahren werde aber ein ordentlicher Schiffer kaum Verlangen tragen, sein Schiff aufzugeben, wohl aber sei zu befürchten, daß diese Ziffer 1 selbst bei der sorgfältigsten Redaktion in der Bezeichnung der Nähe der Kriegsgefahr eine Unbestimmtheit behalten würde, welche Streitigkeiten ehe zu erzeugen, als abzuhalten geeignet wäre.

Schließlich wurde Ziffer 1 mit 8 gegen 2 Stimmen gestrichen.

Zu Ziffer 2 wurde nach kurzer Debatte und zwar hauptsächlich mit Rücksicht darauf, daß die betreffende Bestimmung in denjenigen Fällen nicht passen würde, in welchen eine Mehrzahl von Mitrhedern an dem Schiffe betheiliget sei, da es den Rücktritt des Schiffers nicht ohne Weiteres rechtfertigen könne, wenn eine größere Anzahl von Parten auf andere Eigenthümer übergehe, gesetzt auch, es würde dadurch nach und nach die ganze Rhederei eine andere, daß ferner die Aenderung der Rhederei jedenfalls nicht während der Reise die in Rede stehende Ausnahme begründen könnte, und daß endlich eine allgemeine, auf alle Verhältnisse passende Rechtsnorm sich nicht finden lasse, die allgemeinen Rechtsgrundsätze, namentlich die über die Erfüllung der Verträge und die Uebertragung kontraktlicher Rechte und Pflichten aber auch ausreichen würden, in jedem einzelnen Falle die richtige Entscheidung zu treffen, die Streichung gleichfalls beschlossen.

Eben so wurde einhellig der Beschluß gefaßt, die Ziffer 3 zu streichen, da man einestheils die politischen Gesetze über die Nationalität der Schiffe ꝛc. für ausreichend hielt und die Befürchtung hegte, daß das Gesetz, indem es dem Schiffer das Recht gebe, seine Entlassung zu fordern, so verstanden werden könnte, als wollte es sagen, der Schiffer dürfe, wenn er nur wolle, die Führung des Schiffes behalten, auch wenn es aufhöre, ein nationales zu sein, was nach einigen Gesetzen unzulässig sei, und da man andererseits glaubte, auch in dieser Beziehung würden die allgemeinen Grundsätze über die Erfüllung der Verträge und die Verletzung kontraktlicher Pflichten dem Schiffer hinreichenden Schutz gewähren.

Der bereits oben erwähnte Antrag auf Streichung des ganzen Art. 437 wurde schließlich mit 9 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Bei Diskussion des

Art. 438

wurde von mehreren Mitgliedern gleichfalls die Streichung beantragt und hiefür geltend gemacht: Der Grundgedanke des in Rede stehenden Artikels sei ohne Zweifel richtig, aber auch als solcher völlig selbstverständlich. Der

Schiffer werde regelmäßig nur als Schiffer eines bestimmten Schiffes und keineswegs ohne Rücksicht auf ein bestimmtes Fahrzeug vorbehaltlich der Anweisung eines solchen durch den Rheder angestellt; es verstehe sich also von selbst, daß er, wenn sein Schiff nicht mehr existire, auch nicht mehr dessen Schiffer sein könne. Für die gewöhnlichen Fälle der Anstellung des Schiffers bedürfe es demnach einer Aufnahme des Art. 438 nicht. Wenn aber wirklich einmal die Anstellung des Schiffers in der Weise erfolgt sei, daß er nicht nothwendig Schiffer eines bestimmten Schiffes wäre, wie dies z. B. bei gewissen Dampfschifffahrtsgesellschaften geschehe, so würde Art. 438 ohnehin keine Anwendung leiden, denn alsdann könne nicht davon die Rede sein, daß das Schiff zu Grunde gegangen sei ꝛc. ꝛc., an die Stelle des untergegangenen werde eben ein anderes treten. Die ausdrückliche Aufnahme des besprochenen allgemeinen Grundsatzes sei aber auch durch die zu den Art. 406 und 407 des Entwurfes bereits angenommenen Bestimmungen unnöthig gemacht und zudem nicht ohne Bedenken, weil derselbe in Einzelnheiten allerdings Einschränkungen erleiden müsse. Wenn z. B. das Schiff untergegangen, die Ladung aber gerettet sei, werde der Dienstvertrag des Schiffers gewiß nicht in allen Beziehungen mit dem Augenblicke des Unterganges seines Schiffes aufhören, ebenso, wenn das Schiff zwar gänzlich seeuntüchtig geworden aber noch unverkauft in einem fremden Hafen liege u. dgl. Für die Beibehaltung des betreffenden Artikels wurde dagegen geltend gemacht, die Vorschrift, deren Richtigkeit im Allgemeinen sich nicht bestreiten lasse, und von welcher man doch nur besorge, daß man aus ihr in der vorliegenden Fassung irrthümliche Folgen herleiten möchte, würde durch einen passenden Zusatz zur Beseitigung dieser Gefahr vervollständiget werden können, ihre Aufnahme aber, da sie einen wichtigen Grundsatz enthalte, sei, wenn auch durch die bei der Berathung der Art. 406 und 407 aufgestellten Bestimmungen theilweise überflüssig gemacht, doch der Vollständigkeit halber erforderlich.

Von demjenigen Mitgliede, welches den Antrag in der Anlage zum 231. Protokolle eingebracht hatte, wurde die dort vorgeschlagene Fassung des Art. 438 zur Annahme empfohlen.

Die Versammlung beschloß jedoch mit 8 gegen 2 Stimmen den Art. 438 zu streichen.

Hierauf wurde zur Diskussion des IV. Titels übergegangen und dessen Streichung empfohlen, zur Unterstützung dieses Antrags aber Folgendes vorgebracht: An sich werde die Wichtigkeit der in Titel IV behandelten Materie für ein Seerecht nicht bezweifelt, wohl aber

für ein Handelsrecht, denn das Schiffsvolk gehöre nur zu den Dienern der rein thatsächlichen Beihülfe des Betriebs, habe keine Rechtsgeschäfte abzuschließen, wie der Schiffer, mit andern Worten keine Repräsentativbefugniß. Solche, der inneren Oekonomie des Seehandels angehörende Gegenstände könnten aus dem deutschen Handelsrechte wegbleiben. Dazu komme 1) der sehr lokale Charakter dieser Verhältnisse, 2) die große Veränderlichkeit, bei der eine Fixirung in einem unabänderlichen deutschen Gesetzbuche bedenklich erscheine. Diese Verhältnisse bedürften einer von Zeit zu Zeit eintretenden Revision, welche durch die Aufnahme in das Seerecht verhindert werde. 3) Endlich sei der hauptsächliche Charakter solcher Bestimmungen nicht privatrechtlich, sondern falle mehr dem Gebiete polizeilicher Regulirung anheim.

Ein Mitglied dagegen beantragte, von dem IV. Titel nur diejenigen Artikel der Berathung zu unterziehen und, vorbehaltlich der zu beliebenden Zusätze oder Modifikationen, beizubehalten, welche, — ähnlich wie im code de commerce Art. 250 u. ff. — mit den privatrechtlichen Ansprüchen der Schiffsequipage sich beschäftigten; alles Polizeiliche dagegen, als mehr örtlicher Natur und deshalb durch örtliche Gesetze zu Regelnde, daraus zu entfernen. Zu jenen rechne der Herr Antragsteller die sieben Art. 449—455; zu diesen letzteren die zehn Art. 439—448 und die zehn Artikel 456—465 des Entwurfes, und erlaube er sich demnach, zur Einleitung des Titels, folgende Fassung für die beiden ersten Artikel vorzuschlagen:

Art. 439:

„Die kontraktlichen Verhältnisse der Schiffsoffiziere und Mannschaft,
„wohin auch Maschinisten, Heizer und Aufwärter zu rechnen sind,
„werden durch die Musterrolle festgestellt."

Art. 440:

„Ueber die dienstlichen Verhältnisse, die Dienstpflichten der Schiffs-
„offiziere und Mannschaft, die Disziplin am Bord der Schiffe, über
„Straffälligkeit und Art der Bestrafung, ferner über die Rechte
„und Ansprüche der Equipage hinsichtlich Beköstigung und Ver-
„pflegung, bleiben die Anordnungen den Landesgesetzen vorbehalten."

Gegen den Antrag auf Streichung des Titels wurde jedoch vorgebracht: Es stehe zwar nichts im Wege, alle Bestimmungen aus dem Entwurfe zu streichen, welche sich auf solche Verhältnisse der Schiffsmannschaft bezögen, die einen mehr administrativen Charakter hätten und einer gewissen Veränderlichkeit unterworfen seien, somit auch eine beweglichere Gesetzgebung bedingten, aber die Streichung des ganzen Titels sei darum doch nicht gerechtfertiget. Der Titel von der Schiffsmannschaft erstrecke sich auch auf

viele privatrechtliche Verhältnisse, welche unbedenklich auf lange Zeit hinaus geregelt werden könnten, von Lokalverhältnissen unabhängig seien, und deren Erledigung in einem Seerechte nicht fehlen dürfe, wenn nicht eine fühlbare Lücke entstehen und die Versammlung dem Vorwurfe ausgesetzt sein solle, daß sie ihre Aufgabe nur unvollständig gelöst habe. Die Grundsätze des allgemeinen Civilrechts seien für die Beurtheilung von dergleichen privatrechtlichen Verhältnissen keinesweges ausreichend. Man möge sich z. B. nur den Heuervertrag selbst vergegenwärtigen, der ein so besonderes seerechtliches Rechtsinstitut sei, daß man ohne die größten Inkonvenienzen nicht versuchen könne, ihn blos nach bürgerlichem Rechte zu beurtheilen; wie könnte man auch aus diesem Rechte deduziren, was gleichwohl anerkannten Rechtens sei, daß der Schiffsmannschaft durch den Untergang des Schiffes selbst die verdiente Heuer ganz verloren gehe, oder daß sie unter Umständen bis zur Hälfte herab sinke u. dgl. Die privatrechtlichen Beziehungen der Schiffsmannschaft ständen auch in innigem Zusammenhange mit anderen Seerechtsinstituten, z. B. der Havarie grosse, der Lehre von der Bergung ꝛc.; vieles von den ersteren sei für letztere präjudizirlich, und auch darum eine Regelung der ersteren unentbehrlich. Keine Seerechtsgesetzgebung habe es auch bisher unterlassen, über die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft das Nöthige festzusetzen. Es könne auch kein Zweifel darüber bestehen, daß für das gemeinsame deutsche Seerecht ein Bedürfniß für die Regelung der in Rede stehenden Verhältnisse vorhanden sei, denn, abgesehen von dem Einflusse derselben auf andere Seerechtsfragen, dienten die Angehörigen des einen Staates sehr oft auf Schiffen der anderen Staaten; es könne also auch keinem Staate gleichgültig sein, wie die Privatrechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft in dem anderen Lande geordnet seien. Deshalb und da die Ansichten darüber, welche Artikel rein administrativer Natur seien, oder Bestimmungen enthielten, deren Fixirung einem Bedenken unterliege, getheilt sein könnten, müsse darauf bestanden werden, daß der IV. Titel nach der Artikelfolge des Entwurfes in Berathung genommen werde, um die privatrechtlichen Fragen im Gesetze zu ordnen, das rein Administrative und, was sonst zur Aufnahme sich nicht eigne, aber nach näherer Prüfung auszuscheiden.

Die Streichung des IV. Titels wurde schließlich mit 7 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

CCXXXV. Sitzung.

Hamburg, am 13. Oktober 1858.

In heutiger Sitzung wurde unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur speziellen Berathung des

Titel IV

übergegangen und hiebei zu

Art. 439

im Hinblick auf die in der vorigen Sitzung bereits geltend gemachten Erwägungen einstimmig die Streichung beschlossen, da dieser Artikel nur eine rein reglementäre Bestimmung enthalte. Zu

Art. 440

Absatz 1 wurde die Streichung gleichfalls beantragt, weil dessen Inhalt schon in der Lehre vom Schiffer durch die zu den Art. 428—430 des preuß. Entwurfes gefaßten Beschlüsse seine Erledigung gefunden habe und schon dort eine entsprechende Bestimmung aufgenommen worden sei. (Vergl. Protokoll Seite 1882 flg.)

Dieser Antrag fand jedoch Widerspruch. Es wurde nämlich für die Beibehaltung des ersten Absatzes angeführt: In den Titel vom Schiffer sei lediglich die Bestimmung aufgenommen worden, daß er zur Anstellung des Schiffsvolks, und zwar sowohl im Auslande als im Heimathshafen und dessen Reviere, befugt, somit eine, wenn auch von ihm allein vorgenommene Anstellung als eine legale auch gegenüber dem Rheder zu betrachten sei. Wesentlich verschieden von dieser Vorschrift sei der viel weiter gehende Inhalt des Art. 440, durch welchen nach Maßgabe der Motive ausgesprochen werden solle, daß der Schiffer ausschließlich zur Anstellung der Mannschaft berufen, sonach der Rheder nicht berechtigt sei, zu verlangen, daß ihm hiebei ein Einfluß eingeräumt werde. Eine Bestimmung dieses Inhaltes habe auch ihre gute Begründung; denn wenn der Schiffer wirklich für seine Mannschaft in der Weise aufkommen müsse, wie dies von der Versammlung beschlossen worden sei, so dürfe ihm billiger Weise vom Rheder Niemand als Schiffsoffizier oder Matrose aufgedrungen werden. Mehrere neuere Seerechtsgesetzgebungen hätten ähnliche Bestimmungen aufzunehmen für nothwendig erachtet und nur hie und da

wegen des Steuermanns etwas Anderes bestimmt. Auch scheine im Interesse der Subordination und Disziplin die eben besprochene Bestimmung unentbehrlich zu sein, da sich die Mannschaft, die sich darauf berufen könne, daß sie nicht vom Kapitain, sondern vom Rheder selbst angestellt sei, minder abhängig vom Schiffer fühlen werde.

Von mehreren Seiten wurde es jedoch als bedenklich bezeichnet, den Grundsatz ausdrücklich im Gesetze auszusprechen, daß der Rheder kein Recht habe, sich gegen den Willen des Schiffers in die Anstellung der Mannschaft zu mischen. Ferner wurde hervorgehoben: Die von der Verantwortlichkeit des Schiffers hergenommenen Bedenken träfen jedenfalls insoferne nicht zu, als es sich um einen negativen Einfluß des Rheders handle und derselbe nur die Annahme des einen oder des anderen Seemannes verhindern wolle. Die allgemeinen Grundsätze des Rechts würden übrigens für eine richtige Entscheidung von Streitigkeiten zwischen dem Rheder und Schiffer über die Annahme des Schiffsvolks oder über die Verantwortlichkeit des Schiffers für die Handlungen eines ihm aufgedrungenen Seemannes ausreichen. Es wurde deshalb auch die Streichung des ersten Absatzes mit 9 gegen 2 Stimmen genehmigt.

Es wurde sodann auch die Streichung des zweiten und dritten Absatzes als rein reglementärer Vorschriften, die, wie mehrfach erwähnt wurde, Gegenstand der betreffenden Landesgesetzgebungen sein würden, mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen. Bei der Diskussion des

Art. 441

brachte der Herr Referent vor: Es empfehle sich, diesen Artikel wenigstens seinem wesentlichen Inhalte nach anzunehmen. Die Musterrolle sei für kein Schiff entbehrlich, sie diene zunächst dazu, die Nationalität der Equipage darzuthun, und sei als Beweisdokument hierüber sowohl in Kriegsfällen, um das Schiff gegen Aufbringen zu schützen, als im Frieden, um demselben die Theilnahme an den traktatmäßigen Vortheilen zu sichern, von der höchsten Wichtigkeit. Diese Urkunde könne nicht füglich anders, als im Entwurfe in Absatz 1 vorgeschlagen sei, hergestellt werden, die Bestimmung des ersten Absatzes sei also schon an und für sich angemessen und könne nirgends zu einem Bedenken Anlaß geben. Es liege aber auch sehr nahe, die Errichtung der Musterrolle in dem eben angegebenen Sinne mit der Verlautbarung des Heuervertrages in Verbindung zu bringen, und ihren Inhalt in der Weise zu ergänzen, daß sie auch die näheren Bestimmungen des Heuervertrags enthalten müsse, somit der Musterrolle auch eine wichtige civilrechtliche Bedeutung zu geben. Hierauf beziehe sich der zweite Absatz des Artikels, zu welchem der erste Absatz eine unentbehrliche

Grundlage bilde. Die Musterungsbehörde habe bei Aufstellung der Musterrolle die beste Gelegenheit, jeden Schiffsmann darüber, ob und unter welchen Bedingungen er sich verheuert habe, zu befragen und die einzelnen Vertragspositionen zwischen dem Schiffer und der Mannschaft festzustellen. Diese Verlautbarung sei ein wirksames Mittel, um Bedrückungen der Letzteren ferne zu halten, sie diene zur Beförderung der Rechtssicherheit und zur Befestigung der Disziplin, und biete bei vorkommenden Streitigkeiten einen höchst zweckmäßigen Behelf für deren rasche und gerechte Entscheidung. Die Musterrollen seien in dieser weiteren Bedeutung auch bei der Mehrzahl der seefahrenden Staaten eingeführt, namentlich auch in den Hansestädten. Wenn aber dem Bisherigen gemäß ausgesprochen werde, daß der Heuervertrag bei der Musterung zu verlautbaren und in die Musterrolle aufzunehmen sei, so frage es sich, ob nicht weiter noch nach dem Vorgange anderer Gesetzgebungen ausgesprochen werden solle, daß der Heuervertrag erst mit der Verlautbarung vor der Musterungsbehörde perfekt werde. Eine solche Bestimmung solle allerdings nicht die Bedeutung einer Formvorschrift für die Errichtung des Heuervertrages, ohne welche derselbe gar keine rechtliche Gültigkeit hätte, sondern nur den Sinn haben, daß, soferne nichts anderes verabredet worden, jeder der Kontrahenten vor Verlautbarung des Vertrages bei der Musterung und beziehungsweise vor dem Antritt der Reise, wenn nicht gemustert sei, von dem Vertrage zurück zu treten Macht habe. Da aber die Musterung in der Regel erst kurz vor dem Abgange des Schiffes vorgenommen werde, und die Mannschaft gleichwohl schon vorher, bei der Ladung u. dgl. Dienste geleistet haben könne, so scheine es auch angemessen, daß man für den Fall, daß die eben besprochene Bestimmung angenommen würde, hinzufüge, es seien die Schiffsleute, die solche Dienste geleistet hätten, wenn vor der Musterung der Heuervertrag rückgängig werde, angemessen zu entschädigen. Demgemäß werde anheimgegeben, zum Art. 440 des Entwurfes den Zusatz anzunehmen, daß der Heuervertrag erst mit der Musterung perfekt werde, daß bis dahin jeder Kontrahent zurücktreten könne und daß jeder Seemann, wenn der Rücktritt erfolge, wegen der etwa schon geleisteten Dienste angemessen zu entschädigen sei.

Vor Allem wurde hierauf in der Distussion dieses Antrags die Bestimmung, daß den Kontrahenten bis zur Musterung das Recht zustehen solle, von dem Heuervertrage zurück zu treten, von einem Mitgliede für die Verhältnisse seiner Heimath für durchaus unanwendbar erklärt, und eine nähere Motivirung dieser Behauptung vorbehalten; sodann wurde die Frage angeregt, welche rechtlichen Folgen die Vorschrift, daß der Heuer-

vertrag verlautbart werden müsse, in anderen Beziehungen haben, namentlich ob in deren Folge von dem Augenblicke der Musterung an lediglich die Musterrolle für das Verhältniß der Mannschaft zum Schiffer maßgebend, alle mündlichen oder anderweitig beurkundeten Nebenberedungen aber völlig wirkungslos sein sollten, oder ob die Absicht lediglich dahin gehe, aus Zweckmäßigkeitsrücksichten zu verordnen, daß über den Heuervertrag vor der Musterungsbehörde eine Urkunde zu errichten sei, während die Außerachtlassung der Vorschrift blos die Folge hätte, daß der gute Zweck der Vorschrift nicht erreicht würde, und somit auch die mündlichen oder anderweitigen schriftlichen Nebenberedungen und, für den Fall gänzlicher Unterlassung der Verlautbarung, der ganze Heuervertrag seine volle Gültigkeit behielte. Gegen die von mehreren Seiten geltend gemachte Ansicht, daß man diese Frage hier füglich offen lassen könne, wurde von anderen Mitgliedern deren bestimmte Entscheidung für unentbehrlich gehalten, weil sonst zu befürchten stehe, daß sie in der Praxis je nach der Verschiedenheit der Landesgesetzgebungen anders entschieden würde, was die größte Rechtsunsicherheit zur Folge haben müßte. Sodann wurde von einigen Mitgliedern die Meinung vertreten, daß die eben berührte Frage in dem Sinne der ersten Alternative zu beantworten sei und hiefür angeführt: Der preußische Entwurf habe ohne Zweifel die Absicht gehabt, die vorliegende Frage in diesem Sinne zu entscheiden, und mit Recht, denn wenn die Kontrahenten bei der Eingehung des Heuervertrages etwas Anderes verabredet gehabt hätten, als bei der Musterung verlautbart werde, so dürfe man wohl mit Sicherheit annehmen, daß dieselben ihren Willen inzwischen geändert und sich über die später verlautbarten Bestimmungen geeinigt hätten. Wenn man trotz der späteren Verlautbarung auf frühere Besprechungen zurückkommen oder nicht aufgenommenen Nebenberedungen Gültigkeit beimessen wollte, so würde dadurch die Kontrole der Behörde darüber, daß der Mannschaft keine ungehörigen und bedrückenden Bedingungen aufgedrungen würden, gänzlich vereitelt werden und die Musterrolle keine sichere Grundlage für schnelle und gerechte Entscheidung entstehender Differenzen mehr sein, die Absicht also, die man mit Einführung der Verlautbarung erreichen wolle, nicht erreicht werden. Die hier befürwortete Erledigung vorliegender Frage sei um so unbedenklicher, als die Heuerverträge in der Regel nur auf bestimmte Positionen sich erstreckten, von denen bei der Verlautbarung wahrscheinlich keine übersehen werde und Nebenberedungen nur selten vorkommen würden. Ein Mitglied, welches sich in diesem Sinne aussprach, gab deshalb anheim, den bereits am Schlusse der vorigen Sitzung gestellten Antrag anzunehmen und zu verordnen:

a. „Die kontraktlichen Verhältnisse der Schiffsoffiziere und Mannschaft „werden durch die Musterrolle festgestellt."

Von anderen Seiten wurde jedoch die zweite der oben erwähnten Alternativen befürwortet und geltend gemacht: Eine Bestimmung des Inhaltes, daß nur der bei der Musterung verlautbarte Inhalt des Heuervertrages für das Verhältniß der Mannschaft zum Schiffer entscheiden solle, greife zu tief ein, könne eben so oft zum Nachtheile der Mannschaft als zu ihrem Vortheile gereichen, und sei durch das Bedürfniß nicht geboten. Je seltener Auslassungen bei der Verlautbarung, Nebenberedungen und nachträgliche Aenderungen des Heuervertrages seien, desto weniger sei zu befürchten, daß der gute Zweck der Verlautbarung durch anderweitige Stipulationen vereitelt werde. Wenn wirklich einmal einem Seemanne nach der Musterung eine Erhöhung seiner Gage ꝛc. zugesichert werde, so sei nicht abzusehen, weshalb man solchen Abreden die Anerkennung versagen wolle, weil sie nicht schon in der Musterrolle ständen. Von dieser Seite wurde deshalb anheim gegeben, blos auszusprechen, daß die Bestimmungen des Heuervertrages in die nach Vorschrift der Landesgesetze auszufertigende Musterrolle aufzunehmen seien. Die Worte: „nach Vorschrift der Landesgesetze auszufertigende" wurden deshalb empfohlen, weil es nicht möglich sein werde, über die Einrichtung der Musterrolle allgemein gültige Vorschriften zu erlassen und den Art. 442 anzunehmen.

Für den Fall, daß die erste der mehrfach erwähnten Alternativen genehmiget würde, hielt man von mehreren Seiten für erforderlich, hinzuzufügen, daß dann, wenn die Musterung und mithin auch die Verlautbarung des Heuervertrages gänzlich unterbleibe, die mündlichen oder sonst dokumentirten Verabredungen der Kontrahenten volle Gültigkeit hätten. Endlich wurde schon bei der vorliegenden Debatte darauf hingewiesen, es werde auch, wie in Art. 443 des Entwurfes vorgeschlagen worden, zu bestimmen sein, daß dann, wenn ein Seemann nach der Musterung ohne besondere Abrede aufgenommen werde, seine Ansprüche nach Maßgabe der Musterrolle zu beurtheilen seien, weil in einem solchen Falle die Präsumtion dafür spreche, daß für diesen Seemann dieselbe Behandlung beabsichtigt worden sei, wie sie die auf gleichem Range stehende übrige Schiffsmannschaft anzusprechen habe. Einzelne Stimmen hielten jedoch dafür, daß eine solche Bestimmung gar kein praktisches Interesse habe, und deshalb füglich wegbleiben könne, wenn sie auch in mehreren Gesetzgebungen enthalten sei, weil wohl niemals ein Seemann ohne Verabredung über den Betrag seiner Heuer ꝛc. auf ein Schiff aufgenommen werde.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag unter a mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt, und mit demselben Stimmenverhältnisse der Beschluß gefaßt, blos eine reglementäre Vorschrift des Inhaltes aufzustellen, daß die Bestimmungen des Heuervertrages in die Musterrolle aufzunehmen seien.

Dem Antrage eines Mitgliedes, zur Abschneidung von Kontroversen über die Bedeutung dieser Bestimmung die Worte: „unbeschadet der Gültigkeit des Vertrags" einzuschalten, wurde zunächst keine Folge gegeben, da man solche Kontroversen nicht befürchten zu müssen glaubte, es wurde aber der Redaktionskommission anheimgegeben, durch eine geeignete Fassung jeden Zweifel hierüber abzuschneiden. Zum

Art. 442

wurde hierauf, dem Vorschlage des Herrn Referenten gemäß, die Streichung einhellig beschlossen, weil dessen Aufrechthaltung bei der Verschiedenheit der Verhältnisse nicht thunlich erschien. Man hob nämlich hervor: In einzelnen Staaten beständen schon jetzt umfassende Gesetze über das Rechtsverhältniß der Mannschaft zum Schiffer und, wo dies der Fall sei, würden selbstverständlich die Heuerverträge nur ganz kurz über wenige, das Gesetz ergänzende Fragen abgefaßt. In anderen Staaten beständen solche Gesetze nicht und dort müsse, da gleichwohl aus Rücksichten des öffentlichen Wohles die Regelung des erwähnten Verhältnisses den Kontrahenten nicht ganz überlassen werden könne, dem Bedürfnisse durch umfassendere Musterrollen abgeholfen werden. Was in dem einen Staate durch das Gesetz bezweckt werde, werde in dem anderen Staate durch eingehende Vertragsformulare erreicht. Die Musterrollen könnten deshalb unmöglich überall in derselben Weise eingerichtet werden. Demgemäß wurde aber auch ferner die Einschaltung der Worte: „nach Vorschrift der Landesgesetze auszufertigende" in die an die Stelle des Art. 441 tretende Bestimmung genehmiget. Zu

Art. 443

wurde auf dasjenige, was hierüber bereits bei Berathung von Art. 441 gesagt worden, Bezug genommen, die Beibehaltung desselben aber mit Rücksicht darauf befürwortet, daß eine ähnliche Bestimmung in anderen Gesetzgebungen enthalten, auch nicht entbehrlich sei, weil, wenn auch der Fall nicht leicht vorkomme, daß ein Seemann ohne alle nähere Abrede angenommen würde, die Abrede doch eine ungenügende sein oder nicht bewiesen werden könnte. Schließlich wurde auch, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, die Beibehaltung des Artikels genehmigt, und nur die Streichung der Worte: „und ohne daß seine Gestellung vor der Musterungsbehörde noch möglich ist" einstimmig verfügt.

Zum Absatz 1 des

Art. 444

wurde hervorgehoben: Eine ähnliche Bestimmung wie die hier in Rede stehende, sei bereits in der Lehre vom Schiffer (Prot. S. 1894, § 6, 1909) für alle Schiffsgläubiger angenommen worden. Die vorliegende unterscheide sich von der letzteren nur dadurch, daß der Endpunkt des Klagerechtes der Mannschaft hier anders bestimmt werde, indem dasselbe noch so lange statthaben solle, als der Schiffer, auch wenn er bereits aus seinem Dienstverhältnisse ausgetreten sei, noch etwas von dem Vermögen des Rheders in Händen habe, während es nach der allgemeinen Bestimmung mit dem Augenblicke endigen würde, in welchem der Schiffer aufhöre, Führer des Schiffes zu sein. Da diese Bestimmung dem praktischen Bedürfnisse entsprechend, ihre Geltung aber noch in jüngster Zeit bestritten worden sei so werde die Beibehaltung des Absatzes 1 beantragt.

Es wurde jedoch von mehreren Mitgliedern erwidert: Man möge es bezüglich der Ansprüche der Schiffsmannschaft bei dem allgemeinen, in den Titel vom Schiffer aufgenommenen Satze belassen, daß derselbe von den Schiffsgläubigern so lange belangt werden könne, als er das Schiff führe. Es scheine nicht angemessen, wegen des zufälligen faktischen Umstandes, daß der Schiffer noch etwas vom Vermögen des Rheders in Händen habe, hieran eine Aenderung eintreten zu lassen. Das Gesetz werde durch dergleichen Unterscheidungen zu komplizirt und dann könnten aus der beantragten Vorschrift die bedenklichsten Verwirrungen entstehen, wenn die Dispositionen des Rheders über die betreffenden Vermögensstücke mit den Ansprüchen der Mannschaft und dem wegen derselben erlassenen Erkenntnisse sich kreuzten; endlich scheine auch der Satz, daß der Rheder der Mannschaft eben so wie anderen Schiffsgläubigern nur mit der fortune de mer hafte, durch Art. 444 gefährdet zu sein.

Ein Mitglied aber bemerkte: Nach seiner Auffassung enthalte Art. 444 keine Erweiterung der Klagefrist der Mannschaft gegenüber dem oben erwähnten allgemeinen Satze, indem auch in Absatz 1 vorausgesetzt zu sein scheine, daß der Schiffer noch Schiffer sei, d. i. das Schiff noch führe, er enthalte aber allerdings eine Erweiterung des Klagerechts der Mannschaft gegen den Schiffer, in so ferne jener allgemeine Satz den Schiffsgläubiger blos berechtige, den Schiffer zu verklagen, um aus Schiff und Fracht Zahlung zu erhalten, während Absatz 1 des Art. 444 dem Schiffsmanne, auch wenn er seine Befriedigung nicht ausschließlich aus Schiff und Fracht zu suchen angewiesen sei, d. i. wenn er aus dem Heuervertrage

auch eine persönliche Forderung an den Schiffer habe, unbedingt das Recht gebe, den Schiffer in Anspruch zu nehmen, wenn er nur überhaupt Vermögen des Rheders, z. B. den Rest einer früheren Fracht, in Händen habe. Für eine solche Erweiterung schienen aber im Interesse der Schiffsmannschaft allerdings Gründe der Zweckmäßigkeit zu sprechen.

Die Versammlung entschied sich jedoch mit 9 gegen 2 Stimmen für die Streichung des ersten Absatzes.

Die Streichung des Absatzes 2 als einer reglementären Maßregel wurde nicht beanstandet.

Art. 445

wurde nach einer vergleichenden Betrachtung der verschiedenen seerechtlichen Bestimmungen über die in diesem Artikel behandelte Frage angenommen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte.

Hierauf schlug der Herr Referent vor, den Zusatz anzunehmen, daß, sofern nichts anderes ausgemacht sei, auch vom Tage der Musterung an die Heuer bezahlt werden müsse. Zur Begründung des Antrags wurde hervorgehoben: Die Entscheidung der so eben angeregten Frage sei von großem praktischen Interesse, da es sich dabei unter Umständen um namhafte Summen handeln könne. Man möge nur den Fall setzen, daß das Schiff segelfertig und die Mannschaft angemustert sei und nun plötzlich Frost eintrete, der das Schiff Monate lang zum Stilleliegen zwinge. Die Gesetzgebungen seien über diese Frage bisher sehr auseinander gegangen, indem bald der Tag der Musterung, bald der Tag des wirklichen Dienstantrittes u. dgl. als der entscheidende bezeichnet worden. Die vorgeschlagene Bestimmung habe aber auch eine gute innere Begründung, denn wenn sich die Mannschaft vom Tage der Anmusterung an zum Dienste bereit halten müsse, somit keine andere Gelegenheit zu einem Erwerbe verfolgen könne, so sei es auch billig, daß ihr von da an die vertragsmäßige Belohnung gereicht werde. Hiegegen könne nicht mit Grund eingewendet werden, daß die örtlichen Verhältnisse der einzelnen Seeplätze zu verschieden seien, als daß die Frage füglich eine allgemeine Lösung finden könnte, denn wo die vorgeschlagene Bestimmung nicht passe, wie dies z. B. im Laufe der Diskussion bezüglich der Verhältnisse an der Weser behauptet wurde, lasse sich leicht durch eine besondere Vertragsbestimmung abhelfen, die man sogar in die für alle Fälle entworfenen Formulare der Musterrollen aufnehmen könne. Mit Rücksicht auf den zuletzt erwähnten Einwand wurde jedoch von mehreren Herren Abgeordneten die Weglassung des beantragten Zusatzes empfohlen.

Bei der Abstimmung wurde zunächst die Frage aufgeworfen, ob eventuell die von dem Herrn Referenten angetragene oder welche andere Zeitbestimmung festzusetzen sei und hiebei der Antrag des Herrn Referenten mit 7 gegen 4 Stimmen vorläufig angenommen. Sodann wurde der Antrag auf Weglassung der Zusatzbestimmung mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt, letztere somit angenommen. Zu

Art. 446

wurde von einem Mitgliede die Streichung beantragt, weil sein Inhalt lediglich polizeilicher Natur sei und nicht füglich als ein Gegenstand der Privatrechtsgesetzgebung angesehen werden könne, sondern in den Strafgesetzgebungen der einzelnen Staaten zu erledigen sein werde, weil endlich die Bestimmung des Entwurfes in Betreff der Anrufung der Ortsbehörde und des Konsuls nicht allgemein anwendbar sei.

Es wurde hiegegen jedoch geltend gemacht: Der Absatz 1 des Art. 446 habe allerdings eine sehr erhebliche privatrechtliche Bedeutung. Nach dem in verschiedenen Ländern geltenden Rechte gebe es nämlich gemeinhin bei Obligationen auf ein Handeln, abgesehen von minder erheblichen Geldstrafen, mit denen der Vollzug des verurtheilenden Erkenntnisses versucht werde, keinen eigentlichen Zwang zum Handeln gegen den Beklagten (executio ad faciendum), die Obligation löse sich vielmehr in der Regel in die Verbindlichkeit zur Leistung des Interesse auf. Da es nun nach manchen Civilgesetzgebungen zweifelhaft sein könnte, ob dies nicht auch bezüglich der Heuerverträge der Fall sei, während doch nach unbestrittener seerechtlicher Anschauung wenigstens nach der Musterung gegenüber der Mannschaft die executio ad faciendum, und zwar noch dazu auf Grund der Musterrolle, in einem summarischen Verfahren zulässig sein müsse, erscheine Absatz 1 von Art. 446 unentbehrlich, wenn auch der die Hülfe der Ortsbehörde und des Konsuls betreffende Satz gestrichen werden könne.

Ein Antrag, wenigstens die Worte: „nach der Musterung" zu streichen, weil sie zu der schon oben bekämpften Ansicht führen würden, daß der Heuervertrag vor der Musterung nicht verbindlich sei, wurde um deswillen beanstandet, weil man die executio ad faciendum, wo dieselbe nicht allgemein zulässig sei, und das für dieselbe erforderliche summarische Verfahren nicht mit Recht vor der Musterung eintreten lassen könne, jedoch wurde hiebei wiederholt und allseitig anerkannt, daß die Gültigkeit des Heuervertrages, dessen Wirkungen bis zur Musterung nach sonstigem Rechte zu beurtheilen seien, dadurch nicht berührt werde.

In dem zuletzt angegebenen Sinne wurde hierauf mit 9 gegen 2 Stimmen für die Beibehaltung des ersten Absatzes, jedoch ausschließlich

des Satzes: „er kann zu diesem Behuf — — — nachsuchen" und vorbehaltlich einer Revision der Redaktion entschieden und der hierauf zur Abstimmung gebrachte Antrag auf Streichung desselben mit Stimmeneinhelligkeit abgelehnt.

Der Vorschlag eines Herrn Abgeordneten, den Artikel mit dem Satze einzuleiten, daß die Disziplinargewalt des Schiffers über die Mannschaft mit der Musterung beginne, blieb ohne Unterstützung und wurde deshalb zurückgezogen.

Den zweiten Absatz des Artikels zog der Herr Referent zurück. Der erste Absatz des

Art. 447

wurde hierauf mit der Modifikation, daß statt „Waaren" „Güter" gesetzt werde, angenommen, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, nachdem zuvor vom Herrn Referenten erläuternd bemerkt worden war: Der Art. 447 sei hauptsächlich gegen das Recht der Führung gerichtet, welches der Mannschaft in einem beschränkten Maße im allgemeinen preußischen Landrechte noch jetzt zugestanden sei und welches die Mannschaft auch bis in die neuesten Zeiten geltend zu machen versuche, dessen gänzliche Beseitigung aber wegen der großen Nachtheile, die nicht selten aus demselben für Schiff und Ladung entständen, indem die Mannschaft häufig die Zollgesetze u. dgl. außer Acht lasse, ohne Zweifel ein dringendes Bedürfniß und als solches auch von allen neueren Gesetzgebungen anerkannt sei. Die Bestimmung des Absatzes 1 sei darum auch keineswegs völlig selbstverständlich, wie von einem Mitgliede, welches deshalb auch die Streichung des ganzen Artikels beantragte, behauptet worden war.

Zu Absatz 2 wurde die Streichung beschlossen, da man dafür hielt, daß die Matrosen ꝛc. für weite Reisen mit den Effekten, die sie in einer Kiste bergen könnten, nicht ausreichen würden, gegen Mißbrauch aber schon der erste Absatz des Artikels einen genügenden Schutz gewähre.

Absatz 3 wurde hierauf einstimmig mit der Modifikation angenommen, daß weitergehende Entschädigungsverbindlichkeiten des zuwiderhandelnden Seemannes und andere in den Landesgesetzen ihm angedrohte Nachtheile ausdrücklich vorzubehalten und im Uebrigen die Fassung des Absatzes 3 mit der Redaktion der entsprechenden, bezüglich des Schiffers angenommenen Bestimmung (Art. 432 Absatz 2) in Einklang zu bringen sei.

Von einem Herren Abgeordneten wurde endlich noch beantragt, auszusprechen, daß dem Schiffer auch das Recht zustehe, die von der Mannschaft widerrechtlich an Bord gebrachten Güter, wenn durch sie dem Schiffe oder der Ladung Gefahr drohe, über Bord zu werfen. Diese Bestimmung

wurde namentlich um deswillen als erforderlich bezeichnet, weil es sich keineswegs von selbst verstehe, daß der Schiffer in dieser Weise selbst dann verfahren dürfe, wenn die Güter einem Dritten gehörten. Ein Mitglied befürwortete, daß man dieses Recht dem Schiffer ohne Ausnahme und nicht blos dann zugestehen möge, wenn dem Schiffe oder der Ladung Gefahr drohe, wogegen jedoch eingewendet wurde, daß eine solche Bestimmung die schlimmsten Chikanen rechtfertigen könnte. Ein anderes Mitglied hielt dafür, daß hier der rechte Ort nicht sei, um über ein solches Recht des Schiffers sich zu entscheiden, da in dem Titel über das Frachtgeschäft eine allgemeinere Bestimmung des Inhaltes erforderlich sein werde, daß der Schiffer alle Güter, über welche keine Konnossemente gezeichnet, und kein Frachtvertrag geschlossen sei, unter gewissen Voraussetzungen über Bord zu werfen Macht habe.

Nach stattgehabter Diskussion wurde jedoch mit 10 gegen 1 Stimme dem zuerst erwähnten Antrage stattgegeben.

Art. 448

wurde ohne Beanstandung angenommen, da es empfehlenswerth schien, hervorzuheben, daß das Rechtsverhältniß der Mannschaft zum Schiffer nicht als reine locatio conductio operarum, sondern als ein durch die Disziplinargewalt des Schiffers modifizirtes Rechtsverhältniß aufzufassen sei.

CCXXXVI. Sitzung.

Hamburg, am 15. October 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute mit der Berathung des Entwurfes fortgefahren und bei der Diskussion des

Art. 449

der im ersten Absatze als Regel ausgesprochene Grundsatz, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, angenommen, indem man darüber einverstanden war, daß derselbe schon wegen Erhaltung der Disziplin an Bord unentbehrlich und auch in den ältesten Seerechten enthalten sei. Betreffs des

zweiten Absatzes aber wurde zwar anerkannt, daß das Prinzip des Absatzes 1 in einzelnen Fällen eine Ausnahme erleiden müsse, da die Seeleute sowohl zur Anschaffung der nöthigen Effekten, die sie bei großen Reisen nicht immer sogleich am Anfange in hinreichender Weise anschaffen könnten, als auch zur Erhaltung ihrer Familien u. dgl. mitunter schon früher, als nach Absatz 1 der Fall wäre, wenigstens einen Theil ihrer Gagen bedürften, auch die Gefahr des Verlustes der Gage, wenn das Schiff unterginge, zuletzt unverhältnißmäßig groß würde u. dgl. Es wurde jedoch weiter bemerkt: Die Seerechtsgesetzgebungen gingen darüber, in welcher Weise diese Ausnahmen festzusetzen seien, sehr auseinander. Die Verschiedenheit der betreffenden Bestimmungen beruhe aber nicht auf blosen Zufälligkeiten, sondern sei durch die Mannichfaltigkeit der örtlichen Verhältnisse der einzelnen Seeplätze bedingt. Wenn es demnach auch allerdings nothwendig sei, diese Ausnahmen gesetzlich zu regeln, damit der Schiffer wisse, wie viel er der Mannschaft auszahlen dürfe, ohne dem Rheder im Falle eines Verlustes des Schiffes u. s. w. verantwortlich zu werden und auch die Mannschaft erfahre, wie viel sie zu fordern berechtiget sei, so scheine es doch unthunlich, hiefür in dem allgemeinen Gesetzbuche das Erforderliche zu bestimmen. Es wurde deshalb beantragt und genehmiget, daß der zweite Absatz des Artikels gestrichen und statt dessen verordnet werde, die Landesgesetze hätten zu bestimmen, welche Vorschüsse und Abschlagszahlungen die Mannschaft ausnahmsweise fordern dürfe.

Zu

Art. 450

Absatz 1 und 2 wurde von mehreren Herren Abgeordneten die Streichung beantragt und hiefür angeführt: Der Inhalt des Art. 450 sei in mehrfachen Beziehungen bedenklich und für manche Seeplätze Deutschlands gar nicht annehmbar, weil er sich mit den daselbst in Betreff der Bemannung bestehenden Einrichtungen des öffentlichen Rechtes in Widerspruch befinde. Letzteres sei z. B. bei den österreichischen Seeplätzen der Fall, weil der Schiffer dort in seinen Kapitulationen, die er eidlich bestärken müsse, verpflichtet werde, die Mannschaft nach Möglichkeit auf ihrem ursprünglichen Stande zu erhalten, somit der Fall, daß er dieser seiner Obliegenheit nicht genüge, auch nicht einmal indirekt im Gesetze genehmiget werden dürfe, was durch Annahme des Art. 450 allerdings geschehen würde. Bedenklich sei der Inhalt des Artikels deshalb, weil dadurch der Schiffer und die Mannschaft in gleichem Maße dabei interessirt würden, daß die fehlende Mannschaft nicht wieder ersetzt werde. Denn der Schiffer erspare, selbst wenn er die ganze Gage der abgängigen Besatzung vertheilen müßte, doch

noch immer die Verköstigung der Letzteren und häufig auch den bedeutenden Mehrbetrag der Gage für die auswärts anzunehmenden Seeleute. Ein solches gemeinsames Interesse aber könne für die Sicherheit der Schifffahrt höchst gefährlich werden. Dazu komme noch, daß der Inhalt des Artikels jedenfalls nicht ausreichen, sondern detaillirtere Vorschriften nothwendig sein würden, wie sie z. B. in der Rostocker Musterrolle enthalten seien, und daß der Art. 450 ohne praktischen Werth sei, so lange keine Vorschriften darüber existirten, wie viel Besatzung die verschiedenen Gattungen von Schiffen haben müßten. Da man namentlich bei großen Schiffen nicht sagen könne, ob die Besatzung aus einigen Seeleuten mehr oder weniger bestehen sollte, so stehe zu befürchten, daß, wenn Art. 450 angenommen würde, die Rheder gleich von Anfang an so wenig Mannschaft als möglich annähmen, und nicht mehr, wie bisher, schon bei der Abreise des Schiffes durch die Annahme von einigen Mann mehr für eventuelle Lücken in der Besatzung sorgten. In einem solchen Falle sei auch kein Grund vorhanden, darauf zu bestehen, daß der Schiffer jeden abgehenden Seemann wieder ersetze, wenn es sich nicht um einen Steuermann u. dgl. handle. Der Artikel bedürfe deshalb, wie ein Mitglied hervorhob, wenigstens der Beschränkung auf den Fall, daß die Mannschaft um eine gewisse Quote, etwa um ein Sechstheil, verringert sei. Ein anderes Mitglied fügte noch hinzu: Bei denjenigen Gesetzgebungen, in welchen die Bestimmung des Art. 450 zuerst enthalten gewesen, sei das Hauptgewicht auf den zweiten Absatz des Artikels gelegt worden. Dadurch nämlich, daß man ausgesprochen habe, die Mannschaft solle keinen Anspruch auf die Gage fehlender Mitglieder machen können, obwohl sie deren Arbeit verrichten müsse, wenn dieselben desertirt seien, wohl aber, wenn sie aus anderen Gründen, ohne ersetzt zu werden, abgegangen seien, habe man beabsichtigt, die Mannschaft zu veranlassen, daß sie Desertionen aus ihrer Mitte nach Möglichkeit verhindere, oder sich mindestens jeder Begünstigung der Desertion enthalte. Da nun diese Desertionen nur in einigen Häfen häufiger als gewöhnlich vorkämen, somit das Motiv des Artikels nur für die mit diesen Häfen in besonders lebendigem Verkehre stehenden Seeplätze vorhanden sei, scheine allerdings die Streichung desselben im allgemeinen Handelsgesetzbuche gerechtfertiget zu sein.

Die zuletzt erwähnte Motivirung des Art. 450 wurde jedoch in Abrede gezogen und vielmehr die Ansicht vertreten, daß derselbe eine Begünstigung für die Mannschaft einführen wolle, um die Streitigkeiten abzuschneiden, welche sehr oft darüber entständen, ob ein abgegangener Seemann vor der Fortsetzung der Reise ersetzt werden müsse, und die Mannschaft

bereitwilliger zur Weiterreise zu machen, auch wenn kein Ersatz statthabe. Solche Streitigkeiten hätten nicht selten zu den größten Inkonvenienzen geführt, ja man habe sogar in einzelnen Fällen, in welchen die fehlende Mannschaft entweder gar nicht oder nur mit den größten Opfern hätte ersetzt werden können, zur Kondemnation des Schiffes und zum Verkaufe desselben auf Assekuradeurs Rechnung schreiten müssen. Es erscheine daher nothwendig, daß der Schiffer wenigstens indirekt für berechtiget erklärt werde, nöthigenfalls auch ohne Ersatz der fehlenden Mannschaft wieder auszulaufen. Mit Beziehung hierauf wurde auch von mehreren Seiten die Beibehaltung von Absatz 1 und 2 des Artikels befürwortet.

Die Versammlung entschied sich jedoch schließlich für die Streichung der beiden eben erwähnten Absätze.

Gegen Absatz 3 wurde geltend gemacht, daß die Heuer und Effekten entlaufener Seeleute zwar fast nach allen Seerechten als verfallen betrachtet würden, aber nicht zu Gunsten des Schiffes, was auch in so ferne bedenklich sei, als der Schiffer möglicher Weise Mißbrauch von dieser Bestimmung machen könne, indem er die Seeleute, die große Heueransprüche hätten, durch schlechte Behandlung zur Desertion veranlasse. Regelmäßig sei bestimmt, daß die Heuern und Effekten der Deserteure wohlthätigen Anstalten, Pensionskassen u. dgl. zufielen; bei der Verschiedenheit der bestehenden Einrichtungen sei aber eine allgemeine Bestimmung hierüber nicht möglich. Aus diesen Gründen wurde die Streichung auch dieses Absatzes einstimmig genehmigt. Die Berathung des

Art. 451

wurde bis nach Feststellung des Art. 456 vorbehalten. Zu

Art. 452

wurde von dem Herrn Referenten bemerkt: Eine Bestimmung des Inhaltes, daß die Mannschaft den Schiffer auf der Reise nicht belangen dürfe, sei ein dringendes Bedürfniß. Ohne eine solche Bestimmung sei die Disziplin schwer aufrecht zu erhalten und habe es jeder Matrose in der Hand, die Beurtheilung seiner Angelegenheiten nach fremden Rechten zu veranlassen, in die Dispositionen des Rheders durch Anstellung einer Klage und durch Verhinderung der Weiterreise störend einzugreifen. Das Interesse, die Schifffahrt zu schützen, sei ohne Zweifel wichtiger als die Rücksicht, daß die Mannschaft an jedem Orte ihr Recht erhalten müsse. Die meisten Gesetzgebungen hätten demzufolge auch eine solche Bestimmung aufgenommen und werde sich deren Annahme auch für das allgemeine deutsche Seerecht empfehlen. Der Entwurf bestimme daneben noch, daß die Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft durch die Musterungsbehörde,

den Konsul oder die Ortsbehörde provisorisch zu schlichten seien. Die Verschiedenheit der bestehenden politischen und administrativen Einrichtungen dürfte aber der Annahme des Entwurfes entgegenstehen, und es angemessener erscheinen, die betreffenden Bestimmungen den Landesgesetzen vorzubehalten.

Das Prinzip des Art. 452 fand in der Debatte keine Beanstandung, aber über die Modalitäten seiner Anwendung bestand eine große Meinungsverschiedenheit. Zunächst wurde nämlich die Frage angeregt, ob man nicht nach dem Vorbilde des englischen Rechtes in den ersten Satz des Artikels vor die Worte: „während der Reise“ die Worte: „vor der Abdankung“ einschalten solle. Für die Bejahung der Frage wurde angeführt: Die durch diese Einschaltung bedingte Beschränkung des in Rede stehenden Grundsatzes ergebe sich eigentlich durch die Auslegung von selbst, denn mit dem Augenblicke der Entlassung höre der betreffende Seemann auf, zur Schiffsmannschaft zu gehören, und werde somit durch Art. 452 nicht mehr betroffen. Die Beschränkung sei aber auch gerecht, und sollte deshalb ausdrücklich ausgesprochen werden, weil sonst das Schiffsvolk völlig rechtlos gestellt wäre. Den auf dem Schiffe verbleibenden Seemann könne man recht wohl darauf verweisen, daß er erst bei seiner Rückkehr in die Heimath sein Recht zu suchen habe; wenn man aber eben so gegen einen in weiter Ferne entlassenen Seemann verfahren wollte, der vielleicht niemals wieder mit dem Schiffer zusammentreffe, so komme dies einer gänzlichen Verweigerung der Rechtshülfe gleich.

Es wurde jedoch hiegegen eingewendet: Die in Rede stehende Beschränkung sei weder selbstverständlich noch angemessen; das englische Recht sei in Fragen der hier in Rede stehenden Art nicht maßgebend, da England durch seine maritime Stellung im Stande sei, seine Angehörigen gegen jeden Mißbrauch der richterlichen Gewalt fremder Gerichte zu schützen, während nicht alle deutsche Staaten sich in ähnlicher Lage befänden. Wenn man dessenungeachtet den Schiffer verpflichten würde, den entlassenen Seeleuten auch im Auslande vor Gericht Rede zu stehen, so würden alle diejenigen Nachtheile eintreten, wegen deren man die Bestimmung des Art. 452 für nothwendig erachtet habe, zumal es ein Seemann durch sein Betragen leicht dahin bringen könne, daß ihn der Schiffer entlasse. Dem Antrage auf Einschaltung der Worte: „vor der Abdankung“ wurde hierauf keine weitere Folge gegeben.

Eine andere Differenz bestand wegen der Frage, auf welche Arten von Streitigkeiten der Art. 452 Anwendung leiden solle. Ein Mitglied sprach sich nämlich dahin aus, daß der Art. 452 nicht allein auf die in

dem ersten Absatze speziell aufgezählten, sondern auch auf alle zwischen Schiffer und Mannschaft auftauchenden Streitigkeiten für anwendbar erklärt und deshalb die Fassung verallgemeinert werden sollte. Diese Ansicht wurde jedoch mehrseitig beanstandet und namentlich hervorgehoben: Abgesehen davon, ob die Bestimmung des Entwurfes über die provisorischen Entscheidungen der Konsulate 2c. die Genehmigung der Versammlung erlange, so werde sehr häufig an den Orten, an welchen sich das Schiff gerade befinde, gar kein Konsul vorhanden sein. Der Seemann, der sich in seinem Rechte gekränkt fühle, könne selbstverständlich auch nicht eine Reise von vielleicht mehreren Tagen antreten, um den Konsul aufzusuchen, zu dessen Bezirk ein solcher Ort gehöre. Die Mannschaft würde also in sehr vielen Fällen nicht in der Lage sein, eine provisorische Entscheidung ihrer Angelegenheit zu erlangen. Nun möge es zwar gerechtfertiget sein, den Seemann in Sachen, die Geldforderungen beträfen, bis zur Rückkehr in die Heimath hinzuhalten, aber dies auch bei allen anderen Streitigkeiten zu thun, selbst wenn sie sich auf grobe Excesse der Disziplinargewalt des Schiffers ja vielleicht sogar auf strafrechtliche Reate bezögen, sei höchst unbillig und nicht zu empfehlen. Demgemäß wurde von einer Seite beantragt, den Art. 452 auf Streitigkeiten aus dem Heuervertrage zu beschränken. Von anderen Seiten wurde jedoch die zuerst erwähnte Auffassung für die richtige gehalten und geltend gemacht, daß gerade die wegen Ausübung der Disziplinargewalt entstehenden Streitigkeiten eine Bestimmung wie die des Art. 452 erforderlich machten; denn wenn der Schiffer zu befürchten habe, wegen Ausübung seiner Gewalt von der Mannschaft in jedem auswärtigen Hafen belangt und dadurch vielleicht Wochen lang an Plätzen hingehalten zu werden, von wo das Interesse des Rheders die schnellste Abreise erfordere, werde die Disziplinargewalt völlig illusorisch gemacht. Deshalb und da in den selteneren Fällen, in denen eine kriminalrechtliche Einschreitung indizirt sei, die auswärtigen Behörden durch die Vorschrift des deutschen Seerechtes sich doch nicht beirren lassen würden, von Amtswegen einzuschreiten, könne unbedenklich eine allgemeinere Fassung gewählt werden. Es wurde deshalb von einer Seite beantragt, zu setzen: „wegen Streitigkeiten aus dem Dienst- und Heuerverhältnisse", von anderen Seiten aber wurde nach dem Vorgange in Art. 27 der revidirten Hamburg'schen Seemannsordnung von 1854 ganz allgemein zu sagen beantragt, daß Niemand von der Mannschaft berechtiget sei, den Kapitain im Auslande vor fremden Gerichten zu belangen.

Dem zuletzt erwähnten Antrage wurde bei der Abstimmung mit 7 gegen 4 Stimmen stattzugeben beschlossen und mit 10 gegen 1 Stimme

der Beschluß gefaßt, nach dem Vorbilde des eben erwähnten Hamburg'schen Gesetzes den Verlust der guthabenden Gage, d. i. des bis zum Augenblick der unbefugten Klagestellung vor einem auswärtigen Gerichte verdienten Theiles der Gage, als Strafe der Uebertretung der betreffenden Bestimmung anzudrohen, und endlich mit 7 gegen 4 Stimmen hinzuzufügen beschlossen, daß außerdem die Pflicht, den etwaigen Schaden zu ersetzen, der durch die Klagestellung dem Rheder ꝛc. durch Verzögerung der Reise veranlaßt worden sei, vorbehalten bleibe.

Die Androhung eines Präjudizes für den Uebertretungsfall hielt man deshalb für unvermeidlich, weil sonst die Absicht des Gesetzes nicht mit Sicherheit erreicht würde. Denn wenn der Zweck des Art. 452 auch zunächst darin bestehe, daß auf Grund desselben dem Schiffer, der von der Mannschaft im Auslande belangt werde, von den auswärtigen Gerichten eine Einrede zugestanden werde, so sei doch zu befürchten, daß dies nicht überall geschehe; es müsse deshalb, da namentlich Bescheide auswärtiger Behörden in Disziplinarsachen von den inländischen Gerichten nicht immer ungeschehen gemacht werden könnten, dem Schiffsvolk ein Nachtheil angedroht werden, durch den es von vorn herein von Anstellung der Klagen im Auslande abgehalten werde.

Endlich erstreckte sich die Diskussion noch darauf, ob der zweite Theil des ersten Absatzes von Art. 452 beizubehalten sei oder nicht. Von mehreren Seiten wurde die von dem Herrn Referenten bereits als maßgebend bezeichnete Ansicht vertreten und deshalb die gänzliche Beseitigung der fraglichen Bestimmung oder doch eine Beschränkung derselben in dem Sinne empfohlen, daß die Mannschaft provisorische Entscheidungen im Auslande nur vor dem Konsul des betreffenden Landes veranlassen dürfe. Von anderen Seiten wurde es zwar auch als unangemessen bezeichnet, wenn man die Mannschaft für berechtiget erklären würde, sich im Auslande an die Ortsbehörden zu wenden, aber doch eine Bestimmung befürwortet, wie die in Art. 27 der schon allegirten Hamburgischen Seemannsordnung enthaltene und demgemäß beantragt, auszusprechen, daß die Mannschaft im Auslande eine provisorische Entscheidung ihrer Angelegenheiten vor dem Konsul des eigenen Staates und in Ermangelung eines solchen vor dem Konsul eines anderen deutschen Staates beantragen dürfe.

Der zuletzt erwähnte Antrag wurde jedoch um deswillen beanstandet, weil man dafür hielt, daß die Versammlung mit dessen Annahme weit über ihre Kompetenz hinausgreifen würde. Durch eine solche Bestimmung würden nämlich die Konsuln aller deutschen Staaten angewiesen oder doch für zuständig erklärt, eventuell über die Angehörigen anderer deutschen

Staaten eine provisorische Jurisdiktion zu üben. Bestimmungen dieser Art, die fast der Einführung eines allgemeinen deutschen Konsulates gleichkämen, gehörten ohne Zweifel nicht zur Aufgabe eines privatrechtlichen Gesetzgebungswerkes, sondern müßten dem öffentlichen Rechte, den Staatsverträgen ꝛc. ꝛc. vorbehalten bleiben. Wenn man entgegne, daß durch die beantragte Bestimmung die Verpflichtung des Konsuls eines andern deutschen Staats der Entscheidung sich zu unterziehen, noch nicht ausgesprochen werde, so sei dieser Einwand von geringem Gewicht. Von großer Bedeutung sei jedenfalls, daß die Landesangehörigen angewiesen würden, vor jedem deutschen Konsul betreffenden Falls Recht zu nehmen. Die beantragte Bestimmung sei aber auch bedenklich, weil es den Interessen einzelner Staaten vielleicht mehr entsprechen könnte, in Staatsverträgen den Schutz ihrer Unterthanen im Auslande an solchen Orten, wo sie keinen eigenen Konsul hätten oder dieser nicht anwesend sei, dem Konsul eines bestimmten andern Staats, namentlich auch einer fremden Seemacht anzuvertrauen und solchen Erwägungen von der Versammlung nicht vorgegriffen werden dürfe. Da man überdies der Mannschaft doch nicht für alle Fälle Gelegenheit zur Erlangung provisorischer Entscheidungen geben könne, weil es viele Orte gebe, an welchen gar kein deutscher Konsul vorhanden sei, und wie bereits bemerkt, der Mannschaft gewiß das Recht nicht eingeräumt werden solle, weitere Reisen bis zur Erreichung eines Konsuls vorzunehmen, so scheine es allerdings angemessen, die betreffende Bestimmung hier auf die Kompetenz der Landeskonsuln zu beschränken.

Von anderen Mitgliedern wurde aber hiegegen geltend gemacht: Die Bestimmung über die provisorische Entscheidung der Differenzen zwischen Schiffer und Mannschaft müsse so umfassend als möglich sein, nachdem man einmal den ersten Satz des Artikels angenommen habe, weil die Mannschaft sonst in der ungerechtesten Weise schutzlos gestellt wäre. Die Bedenken, die wegen der Kompetenz der Versammlung erhoben worden, seien nicht begründet. Denn abgesehen davon, daß die Konsuln fast aller deutschen Staaten schon jetzt in ihren Instruktionen angewiesen seien, ihren Schutz eventuell auch den Angehörigen anderer deutschen Staaten angedeihen zu lassen, so werde denselben durch Art. 452 keine Verpflichtung auferlegt, die vor sie gebrachten Streitigkeiten anderer Staatsangehörigen zu entscheiden, sondern nur ausgesprochen, daß sie dieselben entscheiden könnten, wenn sie sich überhaupt dazu herbeilassen wollten. Uebrigens seien die Beschlüsse der Versammlung ja lediglich Vorschläge an die Regierungen und die Kompetenz der Versammlung zu einem Vorschlage, wie der beantragte, sei um so weniger zu bezweifeln, als derselbe mit dem

Privatrecht im engsten Zusammenhange stehe und gewissermaßen die Voraussetzung der Annahme des Satzes, daß der Schiffsmannschaft vor Rückkehr nach der Heimath der Rechtsweg abgeschnitten sei, bilde. Dieser Vorschlag sei aber um so unbedenklicher, als es sich ja eigentlich nur darum handle, die provisorischen Entscheidungen in die Hand rechtlicher Männer zu legen und von jedem deutschen Staate erwartet werden dürfe, daß er zu seinen Konsuln nur solche Männer wähle.

Ein Mitglied schlug mit Rücksicht auf die vorgebrachten Bedenken vor, neben dem Landeskonsul nur noch desjenigen Konsuls zu erwähnen, welchem der Schutz der betreffenden Staatsangehörigen übertragen sei. Auf diesen Vorschlag ging man zwar in so weit ein, als man die Erwähnung des etwa substituirten Konsuls in zweiter Reihe für zweckmäßig erklärte, fand jedoch bei der großen Tragweite des ersten Satzes von Art. 452 den Antrag in seiner Ausschließlichkeit für ungenügend und beantragte jedenfalls in dritter Reihe der übrigen deutschen Konsuln zu erwähnen.

Bei der Abstimmung wurde unter Vorbehalt der Streichung der gesammten Bestimmung einstimmig beschlossen, auszusprechen, daß die Mannschaft das Recht habe, eine provisorische Entscheidung ihrer Angelegenheiten vor dem Landeskonsul zu beantragen, eben so wurde mit Stimmeneinhelligkeit genehmiget, die Mannschaft eventuell vor diejenigen Konsuln zu verweisen, denen im Falle des Mangels eigener Konsuln der Schutz der betreffenden Staatsangehörigen übertragen sei; sodann wurde aber auch mit 9 gegen 2 Stimmen (gegen die Stimmen der k. k. österreichischen und k. preußischen Herren Abgeordneten) beschlossen, in dritter Reihe die Konsuln anderer deutschen Staaten für zuständig zu erklären. Ein Antrag auf Streichung der ganzen, die provisorische Jurisdiktion der Konsuln betreffenden Bestimmung, so wie der Antrag auf Streichung des ganzen Artikels wurde mit 9 gegen 2 Stimmen abgelehnt und mit 6 gegen 5 Stimmen dem Antrage eines Mitgliedes stattgegeben, das Recht der Mannschaft, provisorische Entscheidung ihrer Streitigkeiten mit dem Schiffer zu veranlassen, nach dem Beispiele des Art. 27 der allgemeinen Hamburgischen Seemannsordnung auf Fälle zu beschränken, die keinen Aufschub leiden.

Der Redaktionskommission wurde endlich noch anheimgegeben, eine Fassung zu wählen, durch welche rücksichtlich der nachträglichen definitiven Entscheidung den Einrichtungen derjenigen Staaten nicht präjudizirt würde, in welchen solche Entscheidungen der Administrativjustiz zugewiesen seien.

Zu

Art. 453

Absatz 1 wurde ein Bedenken darüber erhoben, ob die durch den Konditionalsatz: „Wenn in der Musterrolle — — — beschränkt ist", begründete Ausnahme nicht auch für den Fall gelten müsse, wenn der Heuervertrag nur für eine bestimmte Reise geschlossen sei. Nach kurzer Diskussion wurde dieses Bedenken für begründet erachtet und deshalb sowie mit Rücksicht darauf, daß nach den zu Art. 441 des preuß. Entwurfes gefaßten Beschlüssen die Musterrolle für die Rechtsverhältnisse zwischen Schiffer und Mannschaft nicht ausschließlich maßgebend sei, statt des Satzes: „Wenn in der Musterrolle — — — beschränkt ist" zu setzen beschlossen: „Wenn im Heuervertrage nicht etwas Anderes bestimmt ist."

Zu Absatz 2 wurde hierauf die Streichung beantragt, da sein Inhalt nur dann zutreffend gewesen wäre, wenn der erste Absatz nicht die eben beschlossene Aenderung erlitten hätte, somit die Mannschaft sich auch im Falle einer Heuerung für eine fest bestimmte Reise die Verwendung für neu beschlossene Zwischenreisen u. dgl. hätte gefallen lassen müssen, weil in den Fällen, in welchen der Lohn des Schiffers in Bausch und Bogen festgesetzt sei, in der Regel auch eine Beschränkung des Heuervertrages auf eine fest bestimmte Reise vorliegen werde. Diesem Antrage wurde mit 8 gegen 3 Stimmen stattzugeben beschlossen, obschon eingewendet wurde, letzteres sei doch nicht immer der Fall, es würden vielmehr allerdings hie und da auch Fälle vorkommen, in welchen der Lohn der Mannschaft zwar in Bausch und Bogen festgesetzt, aber darum doch der Heuervertrag nicht blos für die bestimmte Reise geschlossen sei, in denen die Mannschaft also vorbehaltlich weiterer Prüfung der Frage, was sie für die neue Reise zu erhalten habe, den Weisungen des Rheders in Betreff von Zwischenreisen Folge zu leisten habe; der zweite Absatz müsse also wenigstens in dem Sinne beibehalten werden, daß aus der Stipulation einer Heuer in Bausch und Bogen allein nicht immer auf die Beschränkung des Heuervertrages auf eine bestimmte Reise geschlossen werden dürfe.

Bei Diskussion des

Art. 454,

Absatz 1 und 2 wurde nach längerer Debatte im Wesentlichen aus denselben Gründen, welche bei Berathung des Art. 437 für maßgebend erachtet worden waren, mit 8 gegen 3 Stimmen der Beschluß gefaßt, die hier in Rede stehenden Absätze 1 und 2 in derselben Weise, wie die entsprechende Bestimmung des Art. 437 zu fassen. Gegen den Antrag, die betreffenden Fristen für die Mannschaft anders als für den Schiffer fest-

zusetzen, nämlich für kurze Reisen in europäischen Häfen auf ein Jahr, für weite Reisen auf vier Jahre, erklärte sich die Majorität deswegen, weil durch die vorgeschlagenen Unterscheidungen das Gesetz zu komplizirt würde, weil man dem Bedürfnisse nöthigenfalls durch Vertragsbestimmungen abhelfen und doch jedenfalls die Mannschaft nicht über die Zeit hinaus zurückhalten könne, in welcher der Schiffer das Recht habe, seine Entlassung zu begehren.

Zum dritten Absatze des Artikels wurde die Streichung beantragt, weil derselbe lediglich eine reglementäre Bestimmung enthalte, die unmöglich anders als mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse der einzelnen Seeplätze richtig festgesetzt werden könne, somit den einzelnen Landesgesetzgebungen anheimzugeben sei, zumal die Schiffshierarchie, auf welcher die Skala des Entwurfes beruhe, nicht überall dieselbe, und je nach den Zeitverhältnissen, nach der größeren oder geringeren Menge von verfügbaren Seeleuten, je nach größerer oder geringerer Lebhaftigkeit des Schifffahrtsbetriebes andere Bestimmungen erforderlich seien, somit hier eine gewisse Beweglichkeit der Legislation unentbehrlich erscheine, welche selbstverständlich bei einer allgemein für ganz Deutschland geltenden Gesetzgebung nicht vorhanden sein könne.

Da indessen von anderen Seiten darauf ein großes Gewicht gelegt wurde, daß wenigstens das Prinzip des Absatzes 3 Anerkennung finde, damit zu Gunsten der Mannschaft ein Gegengewicht gegen das Recht der Rhederei, dieselbe auf Zwischenreisen auszusenden, begründet werde, wurde die Streichung des Absatzes 3 mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt und mit 10 gegen 1 Stimme beschlossen, auszusprechen, daß jedenfalls eine Erhöhung der Gagen im Sinne des Entwurfes einzutreten habe, die näheren Bestimmungen hierüber aber den Landesgesetzen vorzubehalten seien. Dabei wurde anerkannt, daß Schiffsjungen, Leichtmatrosen ꝛc. nicht auf ein wirkliches Avancement und auf die erhöhte Gage der nächsten Dienstesstufe, sondern nur darauf Anspruch hätten, daß sie in die Gage der nächsten Stufe einrückten, so wie dieselbe bei der Abreise festgesetzt gewesen, damit nicht sofort eine zweifache Erhöhung ihres Einkommens Platz greife, und daß dadurch an sich ihre dienstlichen Obliegenheiten nicht verändert würden.

CCXXXVII. Sitzung.

Hamburg, am 16. Oktober 1858.

In heutiger Sitzung, an welcher auch der mittlerweile eingetroffene Herr Syndikus Dr. Mann aus Rostock Antheil nahm, wurden unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule die Vorschläge der Redaktionskommission über die Fassung der Art. 436 und 437 des preuß. Entwurfes berathen und durch Beschlußfassung erlediget und hierauf die Protokolle der CCXXX. Sitzung vom 4. Oktober, der CCXXXI. Sitzung vom 6. Oktober, der CCXXXII. Sitzung vom 8. Oktober und der CCXXXIII. Sitzung vom 9. Oktober 1858 festgestellt.

CCXXXVIII. Sitzung.

Hamburg, am 19. Oktober 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung, an welcher der Herr Kanzler Dr. von Gerber keinen Antheil nahm, da derselbe durch Familienverhältnisse auf einige Tage zu verreisen veranlaßt war, von dem Herrn Referenten zu

Art. 455

bemerkt: Dieser Artikel enthalte für die Mannschaft dieselbe Bestimmung, welche in Art. 483 des Entwurfes für den Schiffer in Vorschlag gebracht gewesen, aber dort von der Versammlung gestrichen worden sei, weil sich ergeben habe, daß sie nicht in allen Fällen zutreffe, indem der Schiffer nach dem Untergange oder der Kondemnation des Schiffes oft seine Funk-

tionen noch fortzusetzen, und wichtige Pflichten zu erfüllen, namentlich für die etwa gerettete Ladung zu sorgen, die Verklarung abzulegen und den Verkauf des Schiffes zu leiten, also wenigstens in vielen Fällen vorerst in seinem Dienste zu verbleiben habe; indem ferner bei einer Anstellung desselben auf bestimmte Zeit und ohne Rücksicht auf ein bestimmtes Schiff der Untergang des gerade von ihm geleiteten Fahrzeugs der Natur der Sache nach auf sein Dienstverhältniß keinen Einfluß haben könne, und weil man überdies geglaubt habe, daß das Erforderliche schon in den Beschlüssen über die Haftbarkeit der Rheder bei Berathung der Art. 406 und 407 festgesetzt sei. Diese Gründe träfen mehr oder weniger auch bei der Mannschaft zu, so daß auch der Art. 455 zu streichen sein werde. Da indessen in Folge jener Beschlüsse die Mannschaft durch den Untergang des Schiffes ihre Ansprüche aus dem Heuervertrage, wenn auch nicht unbedingt, verliere, so könnten Zweifel und Streitigkeiten darüber entstehen, ob die Mannschaft noch nachher Dienste für den Rheder zu leisten schuldig sei, namentlich ob sie zur Verklarung, Bergung ꝛc. mitzuwirken, und welche Vergütung sie für solche Dienste anzusprechen, ob Bergelohn oder die entsprechende Heuer u. dgl., und wie weit der Rheder für dergleichen Vergütungen zu haften habe. Zur Beseitigung solcher Zweifel und Streitigkeiten, welche noch in neueren Zeiten vorgekommen seien, werde der Antrag gestellt, an der Stelle des Art. 455 folgende Bestimmung anzunehmen:

„Die Schiffsmannschaft ist in allen Unglücksfällen, auch in den „Fällen des Art. 411 (der neuen Redaktion, Art. 406, 407 des „preuß. Entwurfs) bei der Rettung und Bergung Hülfe zu leisten, „und wenn eine Verklarung abgelegt wird, auf Erfordern daran „Theil zu nehmen verbunden.

„Für die Tage, welche sie bei der Bergung thätig gewesen ist, „muß ihr die Heuer gezahlt und für die durch Ablegung der Ver„klarung erwachsenen Reise- und Versäumnißkosten Ersatz geleistet „werden.

„Für beide Ansprüche haftet der Rheder nur nach Maßgabe des „Art. 411".

In der Diskussion über Art. 455 und den eben erwähnten Antrag wurde zunächst die Auffassung, daß der erstere in Konsequenz des zu Art. 438 gefaßten Beschlusses auszufallen habe, von mehreren Herren Abgeordneten unterstützt und namentlich hervorgehoben: Nach Art. 455 würden die in demselben aufgeführten Ereignisse die Auflösung des Heuervertrages ipso jure im Gefolge haben. Dies sei aber eben so wenig bezüglich der

Mannschaft als bezüglich des Schiffers gerechtfertiget, namentlich dann nicht, wenn das Schiff nicht auf offener See versinke, sondern noch in einen Hafen gebracht und erst dort für seeuntüchtig erklärt werde und deshalb verkauft werden müsse, oder wenn die Ladung noch geborgen werden könne u. dgl. Man werde der Mannschaft gewiß das Recht nicht zugestehen wollen, in solchen Fällen ohne Weiteres vom Schiffe zu gehen und den Dienst zu verlassen, was sie doch nach Auflösung des Dienstverhältnisses müßte thun dürfen. Schon daraus, daß fast nach allen Seerechten die Mannschaft wenigstens soweit Anspruch auf freie Rückbeförderung habe, als Schiff und Fracht zureiche, folge mit Nothwendigkeit, daß der Kontrakt sich nicht mit dem Eintritte des betreffenden Ereignisses ipso jure auflöse. Die Erwägung, daß die Mannschaft beim Untergange des Schiffes auf offener See oft ganz auseinander gesprengt werde, indem sie sich nach den verschiedensten Orten rette, und man derselben in solchen Fällen das Recht nicht zugestehen könne, die Heuer bis zu dem Augenblicke zu fordern, in welchem ihr die Entlassung förmlich erklärt werde, sei kein Grund gegen die hier vertretene Auffassung, nach welcher der Untergang des Schiffes nicht als ein ipso jure wirkender Auflösungsgrund, sondern nur als ein Entlassungsgrund betrachtet werde, weil abgesehen davon, wie weit die Mittel zur Bezahlung von dergleichen Forderungen noch nach dem Untergange des Schiffes vorhanden seien, nichts im Wege stehe, einen solchen Verlust des Schiffes als eine thatsächliche Entlassung der Mannschaft anzusehen.

Von anderer Seite wurde jedoch die Beibehaltung des Art. 455 befürwortet und hiefür angeführt: Vor Allem folge daraus, daß Art. 438 gestrichen worden sei, noch nicht die Nothwendigkeit der Streichung des Art. 455, denn die Stellung der Mannschaft zum Schiffe sei der des Schiffers rechtlich keineswegs gleich. Bei dem Schiffer komme nicht allein seine Dienstleistung als nautischer Führer des Schiffes ꝛc. in Betracht, sondern er habe auch während der Reise als Mandatar Geschäfte der Rhederei zu führen, und diese Stellung verpflichte ihn, oft noch über den Untergang des Schiffes hinaus, die Interessen seiner Mandanten und sonstiger Betheiligten wahrzunehmen, so daß allerdings das Ende seines Dienstverhältnisses durch den Verlust des Schiffes nicht nothwendig bedingt sei; die Mannschaft aber sei nur dazu bestellt, um auf dem betreffenden Schiffe Dienste zu leisten, ihr Rechtsverhältniß zum Schiffer und Rheder müsse sich deshalb auch mit dem Augenblicke, in welchem ihre Dienstleistung durch den Untergang des Schiffes unmöglich geworden sei, von selbst und ohne eine weitere Willenserklärung des Schiffers lösen,

wie denn auch die meisten Seegesetze den Untergang des Schiffes nicht als einen Grund zur Entlassung der Schiffsmannschaft, sondern als eine Erlöschungsart des Heuervertrags auffaßten. Wäre dem nicht so, so würde die Mannschaft, selbst wenn sie ganz auseinander gesprengt wäre, bis zur förmlichen Entlassung Anspruch auf ihre Heuer haben; denn die Entlassung sei eine Willenserklärung, welche mit dem Eintritte des Umstandes, der sie veranlasse, nicht füglich verwechselt werden könne; man könne deshalb auch nicht mit Recht annehmen, daß die Entlassung der Mannschaft thatsächlich durch den Untergang des Schiffes erklärt werde. Schon aus den Beschlüssen der Versammlung zu den Art. 406 und 407 des preuß. Entwurfes (Art. 411 der neuen Redaktion) über die Haftung der Rheder für die Heuer der Mannschaft ergebe sich mit Nothwendigkeit die Richtigkeit der hier vertretenen Ansicht. Daraus, daß man der Mannschaft in der Regel einen Anspruch auf Rückbeförderung einräume, in so weit Schiff und Fracht ausreiche, lasse sich keineswegs folgern, daß das Dienstverhältniß derselben über den Untergang des Schiffes hinaus fortdaure, denn dieser Anspruch sei der Mannschaft ohne eigentlichen Rechtsgrund aus Billigkeitserwägungen eingeräumt worden. Die gegen den Art. 455 und gegen die Bestimmung, daß der Heuervertrag in den hier in Frage kommenden Fällen ipso jure sich endige, im Eingange der Debatte von dem Herrn Referenten angeregten Bedenken, seien gänzlich beseitiget, wenn der Art. 455 analog der schon mehrfach allegirten Bestimmung über die Haftbarkeit des Rheders dahin gefaßt werde, daß der Heuervertrag sich endige, wenn das Schiff den Rhedern verloren gehe, sei es, daß es verunglücke oder als gute Prise erklärt werde ꝛc. ꝛc., und wenn vorbehalten werde, den Fall der Seeuntüchtigkeit, in welchem das Schiff den Rhedern nicht sogleich verloren gehe, wohl aber die Fortsetzung der Reise unmöglich sei, als Grund der vorzeitigen Entlassung in den folgenden Artikeln aufzuführen, wenn endlich die weiteren, von dem Herrn Referenten heute beantragten Zusatzbestimmungen angenommen würden.

Da die Aufnahme der zuletzt erwähnten Zusatzbestimmungen von keiner Seite beanstandet wurde und sich ergab, daß nach deren Annahme die beiden, sich entgegenstehenden Auffassungen praktisch im Wesentlichen zu demselben Resultate führen würden, und daß ohnehin das Interesse freier Rückbeförderung die Mannschaft bestimmen werde, den Schiffer ohne dessen Wissen und Willen nicht zu verlassen, wurde zuletzt, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, der Beschluß gefaßt, den Art. 455 in dem Sinne beizubehalten, daß der Heuervertrag sich ipso jure endige, wenn das Schiff dem Rheder verloren gehe, sei es, daß es verunglücke oder ge-

nommen und für gute Prise erklärt, oder für seeuntüchtig erklärt werde, daß also der Eintritt der Seeuntüchtigkeit, ohne daß das Schiff verloren gehe, nur als ein Entlassungsgrund zu gelten habe. Sodann wurde auch der zweite Absatz des Antrags des Herrn Referenten ohne Abstimmung angenommen.

Man war ferner auch darüber einverstanden, daß der Mannschaft in den oben besprochenen Fällen ein Anspruch auf Rückbeförderung zustehen solle, aber darüber bestand vorerst noch eine Meinungsverschiedenheit, wie weit der Rheder für diesen Anspruch einzustehen habe, ob nur mit Schiff und Fracht oder auch mit seinem übrigen Vermögen. Nach längerer Debatte, in welcher namentlich auf die bestehenden Gesetzgebungen Rücksicht genommen wurde, entschied man sich sowohl in Ansehung der Rückbeförderungskosten als der für die Zeit der Bergung 2c. zu entrichtenden Heuer für die erste Alternative.

Der letzte Absatz des Antrags des Herrn Referenten fand in so ferne Beanstandung, als der Mannschaft auch für die Reise- und Versäumnißkosten, die durch Ablegung der Verklarung entständen, nur Schiff und Fracht und nicht zugleich das übrige Vermögen des Rheders haften solle. Man hob namentlich hervor: Dieser Vorschlag entspreche der Billigkeit nicht; man könne der Mannschaft nicht zumuthen, daß sie auch noch auf eigene Kosten eine Reise zum Orte der Verklarung mache, und sich dort mehrere Tage verköstige 2c., nachdem sie vielleicht ohnehin schon große Verluste durch den Untergang des Schiffes erlitten habe; auch komme in Betracht, daß die der Mannschaft zu entrichtenden Kosten als Kosten der Verklarung oft bei der Havarie grosse vergütet würden; überdies werde die Mannschaft auch kaum anders als gegen Bezahlung dieser Kosten zur Verklarung zu bringen sein. Auf den Einwand, die Mannschaft könne in solchen Fällen, wie schon hin und wieder geschehen sei, zur Ablegung der Verklarung gezwungen werden, wurde weiter entgegnet: Ein solcher Zwang sei faktisch nicht ohne Bezahlung, ja sogar nicht ohne Vorschuß der Reisekosten möglich, weil die Mannschaft die erforderlichen Mittel häufig gar nicht habe. Es wurde hiernach auch, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, beschlossen, daß der Rheder für die in Rede stehenden Kosten mit seinem ganzen Vermögen einzustehen habe.

Auf Anregung eines Mitgliedes wurde schließlich auch noch anerkannt, daß diese Haftbarkeit des Rheders selbstverständlich auch gegenüber dem Schiffer einzutreten habe, wenn dieser, um die Verklarung zu ermöglichen, der Mannschaft die betreffenden Kosten vorgeschossen habe.

Bei Berathung des

Art. 456

wurde zu Ziffer 1 vorgebracht: Nach der Fassung des Entwurfes würde der Schiffer einen Seemann nur dann entlassen oder degradiren dürfen, wenn derselbe als völlig untüchtig befunden werde, so daß ein Seemann, der zwar nicht gänzlich untüchtig, aber doch nicht zu den Diensten, zu denen er sich verheuert habe, tauglich sei, nicht einmal degradirt, geschweige denn entlassen werden könnte; auch könnte die Degradation überhaupt nur die Schiffsoffiziere und nicht die Matrosen, Leichtmatrosen 2c. treffen. Es würde aber auf der anderen Seite auch die Entlassung des gänzlich als untüchtig befundenen Seemannes erfolgen können, ohne Unterschied, ob sich das Schiff noch zu Hause oder schon auf der Reise im Auslande befinde. In beiden Beziehungen sei der Entwurf nicht gerechtfertiget. So lange die Reise noch nicht angetreten sei, müsse der Schiffer das Recht haben, nicht blos den gänzlich untüchtigen Seemann, sondern auch denjenigen zu entlassen, der sich als unbrauchbar zu den Diensten zeige, für welche er sich verheuert habe. Dies entspreche einmal den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, indem man hiernach gewiß nicht schuldig sei, bei einer locatio conductio operarum zu untersuchen, ob derjenige, der zu den versprochenen Diensten sich unfähig zeige, nicht etwa zu anderen Diensten verwendet werden könnte, und ihn zu letzteren zu gebrauchen, und sei auch aus anderen Gründen ganz angemessen. Nur selten werde ein Seemann zu gar nichts, auch nicht einmal zu gewöhnlichen Handdiensten verwendbar sein; mit Dienstleistungen dieser Art sei dem Schiffer aber schlecht gedient, wenn er für die anderen Verrichtungen deshalb keine genügende Mannschaft habe, weil die dazu bestimmten Leute sie nicht vornehmen könnten. Auch beständen nicht überall polizeiliche Einrichtungen, um die Fähigkeit derjenigen zu kontroliren, die sich für den Schiffsdienst engagiren lassen wollten; sodann müßten mitunter auch viele fremde Seeleute angenommen werden, auf welche solche Kontrolmaßregeln ohnehin nicht anwendbar seien; der Schiffer sei also sehr oft selbst bei der größten Vorsicht nicht in der Lage, sich über die Brauchbarkeit eines sich ihm anbietenden Seemannes vor Abschluß des Heuervertrages zu vergewissern. Es sei unbillig, dessenungeachtet dem Schiffer die Beibehaltung der einmal engagirten, wenn auch nicht zu den versprochenen Diensten tauglichen Mannschaft zur Pflicht zu machen, und ihm noch dazu nicht einmal die Degradation der Matrosen 2c. zu gestatten. Wenn das Schiff aber einmal die Reise angetreten habe, dann dürfe kein Seemann mehr wegen Unbrauchbarkeit entlassen werden,

auch wenn er sich als völlig untüchtig bezeige. Die Entlassung desselben im Auslande würde für ihn eine zu große Härte enthalten; der Schiffer, welcher nicht in die Lage kommen wolle, unbrauchbare Leute mit dem Schiffe herumzuführen, möge noch vor der Abreise die Verwendbarkeit seiner Mannschaft prüfen. In diesem Sinne sei die Sache auch in den meisten Seerechtsgesetzgebungen entschieden; allenthalben sei die Entlassung der Mannschaft im Auslande entweder gänzlich untersagt oder doch an die Beobachtung schützender Vorsichtsmaßregeln gebunden, damit die Seeleute im Auslande nicht unbilliger Weise ihrem Schicksale überlassen würden und dem einheimischen Seedienste verloren gingen. Damit aber doch ein Korrektiv der Pflicht, unfähige Leute bis zur Rückkehr in die Heimath an Bord zu behalten, vorhanden sei, müsse der Schiffer nicht allein die Offiziere, sondern jeden Seemann, der sich zu den Diensten, zu welchen er sich verheuert habe, nicht brauchbar zeige, im Grade und der Heuer herabzusetzen das Recht haben.

Die eben dargelegte Auffassung fand in der Versammlung allgemeine Zustimmung, weshalb auch nach einem vergleichenden Rückblicke auf die entsprechenden Vorschriften der verschiedenen Gesetzgebungen der Beschluß gefaßt wurde, auszusprechen, daß der Schiffer vor der Abreise berechtiget sei, jeden Seemann zu entlassen, der sich zu den Diensten, zu welchen er sich verheuert habe, nicht brauchbar zeige, daß er aber nach der Abreise selbst wegen völliger Untüchtigkeit Niemand entlassen, wohl aber Jeden von der Mannschaft in Grad und Heuer herabsetzen dürfe. Nur darüber bestand noch eine Meinungsverschiedenheit, ob der Schiffer auch den Steuermann zu degradiren Macht haben solle. Von mehreren Seiten wurde dies als unangemessen bezeichnet, weil wohl in allen Staaten die Einrichtung bestehe, daß die Steuerleute von hiezu bestellten Behörden rücksichtlich ihrer Befähigung geprüft würden, und erst, wenn sie von diesen für befähigt befunden worden, als Steuerleute Dienste zu nehmen berechtiget seien, und weil man nicht zugeben könne, daß der von solchen Prüfungskommissionen als entsprechend qualifizirt erachtete Steuermann hinterher vom Schiffer als nicht qualifizirt bezeichnet werde, weil die Schiffer endlich gerade dem Steuermann gegenüber am meisten versucht sein könnten, ihre Gewalt rücksichtslos und vielleicht in ungerechtfertigter Weise geltend zu machen, wenn z. B. der Steuermann dem Schiffer an Kenntnissen überlegen sei u. dgl. Als jedoch hiegegen eingewendet wurde, daß es sich nicht allein um die wissenschaftliche Befähigung handle, sondern auch um andere persönliche Eigenschaften, über welche die Prüfungskommissionen sich kein Urtheil bilden könnten, z. B. Trunkfälligkeit, Schlaf-

sucht ꝛc., und man dem Schiffer doch nicht zumuthen könne, einen mit solchen Fehlern behafteten Steuermann im Dienst zu belassen, wurde entgegnet: Auch wenn der Schiffer das Recht nicht habe, den Steuermann zu degradiren, so bleibe ihm doch selbstverständlich das volle Kommando des Schiffes, und somit das Recht, den Steuermann ganz außer Funktion zu setzen. Es wurde deshalb schließlich die im Entwurfe bezüglich des Steuermanns vorgeschlagene Ausnahme genehmiget.

Zu Ziffer 2 wurde allgemein anerkannt, daß es möglich sein müsse, wegen solcher Gründe, wie sie hier aufgezählt seien, die Mannschaft selbst im Auslande zu entlassen, gleichviel ob dieselbe auf bestimmte oder unbestimmte Zeit ꝛc. ꝛc. angenommen sei, wenn auch vielleicht nicht ohne Beobachtung schützender Vorschriften, über welche jedoch das Nähere erst bei Art. 458 festzusetzen sein werde. Es wurde aber zugleich von mehreren Seiten die Ansicht geltend gemacht, daß die Fassung der Ziffer 2 zu eng sei, und hiefür angeführt: Die Entlassung müsse im Auslande nicht allein dann erfolgen können, wenn sich ein Seemann des Diebstahls ꝛc., sondern auch wenn er sich einer Unterschlagung, eines Betrugs u. dgl. schuldig mache, oder wegen anderer strafbarer Handlungen, wenn dieselben ein ferneres Verbleiben desselben an Bord und ein längeres Zusammenleben mit ihm bedenklich erscheinen ließen; solcher Handlungen seien unter anderen viele in den §§ 24—35 der Bremischen Seemannsordnung aufgezählt. Die Aufzählung einiger weniger Fälle, die sich zwar allerdings auch in den älteren Seerechten finde, aber in neueren Gesetzgebungen wieder verlassen oder doch wie z. B. im spanischen und in dem eben allegirten Bremischen Rechte ꝛc. bedeutend erweitert worden sei, könne um so weniger als angemessen betrachtet werden, als solche Aufzählungen überhaupt niemals erschöpfend sein würden; es scheine sich vielmehr zu empfehlen, daß man eine allgemeinere Fassung etwa in der Art wähle, wie sie in der Hamburgischen Seemannsordnung § 23 enthalten sei, und außerdem noch diejenigen Vergehen besonders erwähne, bei denen ein Zweifel darüber entstehen könnte, ob sie die Entlassung im Auslande zu rechtfertigen geeignet seien, wie z. B. Schmuggelei. Es wurde deshalb und um sowohl den passiven als aktiven Ungehorsam scharf hervorzuheben, beantragt zu setzen:

a. „wegen wiederholten Ungehorsams, fortgesetzter Widersetzlichkeit, „Schmuggelei und anderer grober Vergehen."

Die beantragte Verallgemeinerung der Fassung von Ziffer 2 wurde von keiner Seite beanstandet, aber über die Wahl des Ausdrucks ergaben sich mehrfache Differenzen. Der Ausdruck: „grober Vergehen" wurde des-

halb beanstandet, weil unter Vergehen nach manchen Kriminalgesetzgebungen eine technisch ganz bestimmte Klasse von rechtswidrigen Handlungen verstanden werde, was zu Mißverständnissen Veranlassung geben könne; von mehreren Seiten wurde jedoch eingewendet, durch das Beiwort: „grobe" werde dieses Mißverständniß hinreichend fern gehalten.

Ein anderes Mitglied schlug vor zu setzen:

b. „wegen Verletzung der Straf- und Zollgesetze und grober Vergehen „gegen die Schiffsordnung und Disziplin."

Diesen Antrag hielt man jedoch für zu weit, weil man der Meinung war, es sollte nicht jede strafrechtliche Handlung, auch wenn sie auf das Zusammenleben auf dem Schiffe ohne Einfluß sei, die Entlassung rechtfertigen können.

Von anderer Seite wurde proponirt zu setzen:

c. „wegen wiederholten Ungehorsams, fortgesetzter Widerspenstigkeit, „Schmuggelei, grober Dienstvergehen und Verbrechen."

Von einem anderen Mitgliede wurde empfohlen:

d. „wegen wiederholten Ungehorsams, fortgesetzter Widerspenstigkeit, Schmuggelei, wegen grober Dienstvergehen und schwerer strafbarer „Handlungen."

Ein Mitglied endlich gab anheim, entweder einfach zu sagen, daß die Entlassung wegen wichtiger Gründe erfolgen könne, und lediglich das richterliche Ermessen darüber entscheiden zu lassen, ob eine wichtige, die Entlassung rechtfertigende Handlung vorliege, da doch eine erschöpfende und genau präzisirende Aufzählung nicht erreichbar sei, oder im Eingange des Artikels zu sagen, daß die Entlassung der Mannschaft aus wichtigen, durch das richterliche Ermessen festzusetzenden Gründen erfolgen könne und die Aufzählungen unter Ziffer 1—5 als Exemplifizirungen folgen zu lassen, wie dies in ähnlicher Weise in den Art. 63 und 121 des Entwurfes aus zweiter Lesung geschehen sei. Dieser Antrag wurde jedoch deshalb beanstandet, weil der dem Schiffer und der Mannschaft keinen sicheren Anhaltspunkt für ihr Verhalten an die Hand gebe, somit den Schiffer großer Verantwortlichkeit aussetze, wenn der Richter hinterher anderer Meinung sei, als er, während die übrigen Anträge allerdings eine größere Sicherheit böten, wenn auch noch darüber verschiedene Meinungen vorkommen könnten, ob ein konkreter Fall unter die aufgezählten Kategorien gehöre.

Der zuletzt erwähnte Antrag wurde bei der Abstimmung mit 9 gegen 3 Stimmen, der Antrag unter a mit 6 gegen 5 Stimmen, ebenso der Antrag unter c mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt und sodann der Antrag unter d mit allen Stimmen angenommen.

Zu Ziffer 3 wurde erläuternd bemerkt, der Entwurf habe hier der Auffassung der älteren und neueren Seerechte folgen wollen, in welchen die Syphilis, die vorzugsweise im Entwurfe mit der durch liederlichen Lebenswandel erzeugten Krankheit habe bezeichnet werden sollen, und diejenigen eine Arbeitsunfähigkeit bedingenden Verwundungen als Entlassungsgründe bezeichnet zu werden pflegten, welche der Seemann bei Schlägereien erhalten habe, insbesondere nachdem er das Schiff ohne Erlaubniß verlassen gehabt, und auf welche sich die Worte: „Verwundungen in Folge selbstgesuchter Gefahr" bezögen. Diese Auffassung wurde zwar ziemlich allgemein als zutreffend bezeichnet, aber an der Fassung des Entwurfes wurde mehrfach Anstand genommen. Es wurde nämlich hervorgehoben: Nach der Fassung des Entwurfes würde nur die selbst verschuldete Syphilis und nur, wenn sie die Arbeitsunfähigkeit des Seemannes im Gefolge habe, die Entlassung rechtfertigen. Wenn man aber erwäge, wie nachtheilig auch ein geringerer Grad von Syphilis bei dem Zusammenleben auf dem Schiffe sei, und wie schwer es halte, das Verschulden nachzuweisen und wie selten ohne ein solches die Krankheit entstehe, so werde man jede Syphilis, gleichviel wie sie entstanden und selbst auf die Gefahr hin, daß in einzelnen Fällen unschuldig Angesteckte dadurch hart betroffen würden, als Entlassungsgrund gelten lassen müssen. Es wurde deshalb vorgeschlagen, zu setzen:

„wenn der Schiffsmann mit der syphilitischen Krankheit behaftet
„oder durch Verwundung oder Krankheit in Folge von selbstgesuchter
„Gefahr arbeitsunfähig ist."

Da man indessen auch den Ausdruck: „selbstgesuchter Gefahr" einerseits für zu eng hielt, weil er z. B. den Fall nicht immer treffe, auf den es nach obiger Erläuterung vor Allem abgesehen sei, und da man andererseits die Befürchtung hegte, der fragliche Ausdruck möchte dahin verstanden werden, daß er auch auf jedes, nicht absolut erforderliche, kühne Benehmen der Seeleute im Schiffsdienste zu beziehen sei, da ferner der von einem Mitgliede empfohlene Ausdruck: „durch eigenes Verschulden" für viel zu weit gehalten wurde, weil er auch jedes durch Unachtsamkeit im Schiffsdienste entstandene Unheil umfassen würde, das Verschulden auch schwer nachzuweisen sei, schlug ein Mitglied vor, statt: „durch selbstgesuchte Gefahr" zu setzen: „durch strafbare Handlungen", ein anderes: „durch verbotene Handlungen."

Bei der Abstimmung wurde mit 6 gegen 5 Stimmen entschieden, daß die Syphilis ohne Unterschied des Grades und der Entstehungsart die Entlassung rechtfertigen solle, und im Uebrigen mit 7 gegen 4 Stimmen zu setzen beschlossen:

„Krankheit und Verwundungen in Folge von verbotenen Hand=
„lungen ꝛc. ꝛc.“,

nachdem zuvor der Ausdruck: „durch strafbare Handlungen“ mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt war.

Zu Ziffer 4 wurde auf Anregung des Herrn Referenten anerkannt, daß dieselbe nur anwendbar sei vor Antritt der Reise, wenn der Schiffsmann zu derselben bestimmt angenommen oder auf unbestimmte Zeit engagirt aber zu der Reise beordert sei, während die vorausgehenden Ziffern auf alle Fälle der Anstellung, also auch auf den allerdings seltenen Fall einer Anstellung auf bestimmte Zeit oder für Lebensdauer Anwendung leiden müßten. Sodann wurde beschlossen, die Ziffer 4 in Konformität mit Absatz 1 des Art. 436, so wie er jetzt beschlossen worden, zu fassen, somit die lediglich in der Person des Rheders sich ereignenden Zufälle nicht als genügende Entlassungsgründe zu bezeichnen.

Ziffer 5 wurde nach kurzer Debatte in demselben Sinne angenommen.

Anlangend den Schlußsatz des Art. 456, so wurde dem Vorschlage eines Herrn Abgeordneten entsprechend die Redaktionskommission veranlaßt, eine Fassung zu wählen, durch welche den Landesgesetzgebungen nicht präjudizirt würde, in denen die verdiente Heuer des entlassenen Seemannes wegen seiner rechtswidrigen Handlungen oder seines ordnungswidrigen Verfahrens zu Gunsten der Seemannskassen ꝛc. für verfallen erklärt sei, und aus welcher nicht, wie aus der jetzigen Fassung des Entwurfes, gefolgert werden könne, daß der Schiffsmann die verdiente Heuer, unter welcher nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche die bis zum Tage der Entlassung zu berechnende Heuer verstanden werde, auch wirklich immer erhalten müsse, selbst wenn er unter fortgesetzter Widersetzlichkeit gar nicht gearbeitet, somit in der That gar nichts verdient und vielleicht sogar noch Schaden angestiftet hätte u. dgl.

Im Uebrigen wurde dieser Schlußsatz mit der Modifikation angenommen, daß in dem Falle der Ziffer 5 nicht die Mannschaft, sondern der Schiffer die Wahl haben solle, ob er die letztere zurückbefördern oder eine entsprechende Entschädigung reichen wolle.

CCXXXIX. Sitzung.

Hamburg, am 20. October 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde heute zur Berathung des

Art. 457

übergegangen und zunächst von dem Herrn Referenten hiezu vorgebracht: Die in diesem Artikel behandelte Frage sei bei der Berathung des Art. 436 Absatz 2 für den Schiffer nur in so ferne geregelt worden, als dieser auf unbestimmte Zeit angestellt und sodann zu einer bestimmten Reise beordert sei, da man für alle anderen Fälle seiner Anstellung die allgemeinen Grundsätze des Rechtes habe entscheiden lassen wollen. Bezüglich der Mannschaft werde man nun weiter gehen müssen, indem die Verhältnisse nicht gleich seien. Der Schiffer werde weit öfter auf unbestimmte Zeit angestellt als die Mannschaft, die in der Regel nur für eine bestimmte Reise mit der Verpflichtung zur Fortsetzung des Dienstes während aller späteren Reisen bis zur Rückkehr des Schiffs angenommen werde. Wenn man nun auch bezüglich der Mannschaft nur den Fall regeln wollte, in welchem sie zuvor auf unbestimmte Zeit engagirt und darnach zu einer Reise beordert werde, so würde man gerade den seltensten Fall im Gesetze berücksichtigen und denjenigen, der am häufigsten vorkomme, unbeachtet lassen. Ferner sei es bei dem Schiffer erforderlich gewesen, so viel als möglich den ursprünglichen Dienstvertrag als maßgebend anzusehen, weil der Schiffer selten sogleich wieder eine Stelle erhalten könne, auch die Verhältnisse in den einzelnen Fällen zu verschieden seien; die Mannschaft hingegen finde sehr leicht aller Orten eine neue Unterkunft, bei ihr scheine es deshalb, zumal bei der durchgängigen Gleichheit der Lebensverhältnisse, auch minder bedenklich, für den Fall eines Engagements zu einer bestimmten Reise die für vorzeitige Entlassung zu leistende Entschädigung ein für alle Mal im Gesetze zu fixiren, damit in dieser Weise den sonst häufigen Streitigkeiten vorgebeugt und einerseits der Rheder vor unbilligen Ansprüchen, andererseits die Mannschaft vor ungerechtfertigten Ausflüchten geschützt werde. Diese Entschä-

digung müsse demnach für den Fall der Anstellung zu einer Reise, wohin sowohl der vorerwähnte gewöhnliche Fall als auch derjenige gehöre, wenn ein Schiffsmann auf unbestimmte Zeit angestellt und dann die Einberufung zu einer Reise erfolgt sei, geregelt und hierauf der Art. 457 bezogen werden. In Bezug auf die Größe der Entschädigung habe der Entwurf eine einfache und durchgreifende Bestimmung den Unterscheidungen vorgezogen, welche in anderen Gesetzgebungen zwischen Entlassungen mit und ohne Einstellung der Reise gemacht würden. So halte der Entwurf die Mitte zwischen den erwähnten Gesetzgebungen und den neueren hanseatischen Gesetzen, in welchen letzteren mit einer noch größeren Vereinfachung der Sache die Kosten der Rückreise und die für den Vertragsbruch zu leistende Entschädigung zusammengefaßt seien.

Von mehreren Seiten wurde hierauf geltend gemacht: Die Bestimmung des Art. 457 sei zu günstig für die Schiffsmannschaft und könne zu großen Mißbräuchen führen. Wenn ein Schiffsmann entlassen werde, so müsse er nach dem Entwurfe vor Allem eine zwei- bis viermonatliche Gage und außerdem nach seiner Wahl freie Rückbeförderung bis an den Abgangshafen oder die entsprechenden Reisekosten haben. Wenn nun ein Seemann bei seiner Entlassung Aussicht habe, sogleich wieder eine andere Stelle zu finden, und dies sei beinahe immer der Fall, so werde er sich voraussichtlich für die Reisekosten entscheiden und dann, ohne durch seine Entlassung das Geringste an Heuer zu verlieren, ja vielleicht sogar neben einer sogleich wieder beginnenden besseren Heuer dennoch eine zwei- bis viermonatliche Gage und die Reisekosten bekommen müssen, also durch seine Entlassung großen Gewinn machen. So große Vortheile würden voraussichtlich manchen Schiffsmann verführen, seine Entlassung im Auslande zu provoziren. Vor Allem sei es demnach unvermeidlich, daß man die Wahl zwischen der wirklichen Zurückbeförderung und den entsprechenden Reisekosten dem Schiffer anheimgebe, damit, wenn dieser eine passende Gelegenheit habe, die Mannschaft nach Hause zu bringen, diese aber wegen anderweitiger Engagements nicht zurückbefördert sein wolle, wenigstens dieser Theil der Ansprüche der Mannschaft, welcher ihr in einem solchen Falle nach Billigkeit nicht gebühre, hinwegfalle.

Es empfehle sich aber auch, nach dem Vorgange der bereits erwähnten neueren hanseatischen Gesetzgebungen, nicht zwischen den Kosten der Reise und der Entschädigung für die, durch die Entlassung bedingte, Unterbrechung des Erwerbes zu unterscheiden, sondern beide zusammenzufassen. Ein sehr wesentliches Interesse, das man bei Berathung des Art. 457 im Auge zu behalten habe, bestehe nämlich darin, daß die in Entlassungsfällen sehr

häufig vorkommenden Streitigkeiten zwischen dem Schiffer und der entlassenen Mannschaft nach Möglichkeit abgeschnitten würden, somit thunlichst in festen Sätzen bestimmt werde, was die Mannschaft zu fordern berechtiget sei. Dieses Interesse sei keinesweges gewahrt, wenn man der Mannschaft die Reisekosten zuspreche, denn darüber, wie lange eine durchschnittliche Reise von dem Orte der Entlassung bis zum Abgangshafen daure, was somit als angemessene Entschädigung für dieselbe zu betrachten sei, würden sehr viele Streitigkeiten auftauchen, für deren Entscheidung jeder sichere Anhaltspunkt fehle. Es empfehle sich deshalb, der Mannschaft das Recht auf freie Rückbeförderung und etwa noch auf die Heuer für die Dauer derselben oder auf ein angemessenes Abstandsgeld in festen, zum Voraus gesetzlich bestimmten Summen zuzuerkennen. Einer solchen Bestimmung könne der von mehreren Seiten geltend gemachte Einwand mit Grund nicht entgegengehalten werden, daß die Mannschaft in diesem Falle für den Vertragsbruch und die Unterbrechung ihres Verdienstes nichts enthalten würde, daß der Grundgedanke dieses Vorschlags offenbar darauf hinauslaufe, daß der Seemann schon nach der ursprünglichen Meinung der Kontrahenten sich zu jeder Zeit die Entlassung gefallen zu lassen und nur auf Zurückversetzung ad locum unde Anspruch habe, und daß, wenn dieser Gedanke richtig wäre, der vor Antritt der Reise entlassene Seemann gar nichts beanspruchen dürfte. Denn das Abstandsgeld sei in den erwähnten hanseatischen Gesetzen so geregelt und könne auch hier so normirt werden, daß es durchschnittlich und abgesehen von einzelnen, bei Durchschnittsbestimmungen nie ganz vermeidbaren Härten, zugleich eine billige Entschädigung für die Heuer bilde. Man setze z. B. den Fall, daß der einem norddeutschen Seestaate angehörige Schiffsmann in der Nordsee entlassen werde und dann eine zweimonatliche Gage bekomme, obschon er mit wenigen Thalern die Heimreise bestreiten könne. Eine Bestimmung der eben besprochenen Art werde namentlich für einen, in der Regel auf kürzere Reisen beschränkten, Seefahrtsbetrieb angemessener als das System des Entwurfes sein, und habe selbst bei größeren Reisen kein begründetes Bedenken, wenn man erwäge, daß nach den Grundsätzen des gemeinen Rechtes dem Seemann alles dasjenige auf sein vertragsmäßiges Guthaben abgerechnet werden könnte, was er nach der Entlassung in der kontraktlichen Dienstzeit anderweitig verdiene, während er das Abstandsgeld ohne Rücksicht auf anderen Verdienst behalten dürfe.

Es wurde deshalb beantragt, den Art. 457 in dem eben dargelegten Sinne oder doch unter Belassung des Wahlrechts bei der Mannschaft in folgender Weise zu fassen:

„Wenn — entläßt, so kann der Schiffsmann außer der verdienten „Heuer nach seiner Wahl auch freie Zurückbeförderung oder Ent„schädigung statt derselben verlangen. Wählt er die wirkliche Zu„rückbeförderung, so erhält er außer der verdienten Heuer noch die „Heuer für die Zeit der Rückreise."

Gegen diese Ausführungen wurde von anderen Seiten eingewendet: Wenn man auch zugeben könne, daß der Entwurf in so ferne zu weit gehe, als er der Mannschaft das Wahlrecht lasse, so sei doch auch der Vorschlag, die Entschädigung für die Reise mit der für die Unterbrechung des Verdienstes zusammenzufassen, nicht gerechtfertiget. Die Mannschaft habe nach der unzweifelhaften Meinung der Kontrahenten auf Grund des Heuervertrags zunächst einmal ein Recht darauf, auf demselben Schiffe, mit dem sie ausgelaufen sei, wieder in den Ausgangshafen zurückgebracht zu werden. Wenn man den Rheder nun auch aus handelspolitischen Rücksichten und um ihn nicht in seinen Dispositionen zu beschränken, ermächtigen müsse, die Mannschaft auf der Reise zu entlassen, so folge doch aus dem Kontrakte, daß die Mannschaft für diesen Anspruch eine angemessene Entschädigung, daß sie die Reisekosten fordern könne. Die bona fides möge aber allerdings dazu führen, daß man die Mannschaft verpflichte, sich auch die Rückbeförderung auf einem anderen entsprechenden Schiffe gefallen zu lassen. Die Mannschaft habe ferner auf Grund ihres Kontraktes auch ein Recht darauf, daß ihr für die kontraktliche Dienstzeit Gelegenheit gegeben werde, Erwerb zu machen. Kein Seerecht habe den Grundsatz, daß schon nach dem ursprünglichen Sinne des Kontraktes blos der Schiffsmann dem Rheder, aber nicht dieser jenem sich verpflichte, so daß sich Letzterer zu jeder Zeit ohne Ersatz für die entgangene Gelegenheit zum Erwerbe die Entlassung gefallen lassen müßte. Auch dieses Recht auf Erwerb während der kontraktlichen Dienstzeit werde durch die Entlassung verletzt, folglich müsse auch hiefür eine zureichende Entschädigung gegeben werden, die man aus Zweckmäßigkeitsrücksichten wohl in bestimmten Sätzen feststellen, mit der aber der Anspruch auf Reisekosten nicht verbunden werden könne. Letzterer würde sonst in vielen Fällen, namentlich bei großen Reisen, ungebührlich verkürzt und der Schiffsmann auch zugleich um die Entschädigung für den Abbruch des Erwerbes gebracht werden, wenn er nicht zurückbefördert sein wolle, obschon er vielleicht augenblicklich noch keine andere Stelle habe. Aber auch hier könne die bona fides eine Abweichung vom strengen Recht und die Vorschrift erfordern, daß sich der entlassene Seemann die Anweisung einer anderen geeigneten Stelle auf einem, nach dem Abgangshafen fahrenden, Schiffe gefallen lassen müsse. Die Auffassung des Ent-

wurfes sei demnach allerdings, weil dem Rechte entsprechend, im Wesentlichen angemessen, und für die Mannschaft keineswegs zu vortheilhaft, namentlich wenn das Wahlrecht in die Hand des Schiffers gelegt und hier, wie bei dem Letzteren, ausgesprochen werde, daß der entlassene Seemann in keinem Falle mehr, als er ohne die Entlassung bekommen hätte, erhalten dürfe. Die Mehrzahl der Seerechtsgesetzgebungen, z. B. das englische, französische und holländische Recht, seien für die Mannschaft noch günstiger, als der Entwurf.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag, die Entschädigung für die Reise und für den Abbruch des Erwerbes zusammenzufassen, somit der Mannschaft nach Wahl des Schiffers, abgesehen von der bereits verdienten Heuer, Anspruch auf Rückbeförderung und die Heuer während derselben oder auf ein fixes Abstandsgeld zu geben, mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Sodann wurde mit 10 gegen 1 Stimme beschlossen, auszusprechen, daß die Mannschaft außer der verdienten Heuer nach Wahl des Schiffers Anspruch auf Rückbeförderung oder angemessene Reisekosten habe. Der Antrag, ausdrücklich hinzuzufügen, daß die Rückbeförderung nur mit passender Gelegenheit, also z. B. nicht auf einem schlechten Schiffe, mit großen Umwegen ꝛc. ꝛc., geschehen dürfe, wurde mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Auf den Vorschlag eines Herrn Abgeordneten wurde es ferner angemessen und billig befunden, auszusprechen, daß sich der entlassene Seemann gefallen lassen müsse, auf dem vom Schiffer ihm zur Rückreise angewiesenen Schiffe zu den seinem Grade entsprechenden Diensten verwendet zu werden.

Sodann wurde anerkannt, daß der entlassene Schiffsmann auch Anspruch habe auf Entschädigung für den Abbruch seines Verdienstes, und daß hiebei zu unterscheiden sei, ob die Entlassung schon vor Antritt der Reise oder erst nachher erfolge. Nach kurzer Debatte wurde mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, daß der Schiffsmann als Entschädigung bei einer Entlassung vor Antritt der Reise das ihm gegebene Handgeld behalten dürfe, oder wenn ein solches noch nicht gereicht worden, Anspruch auf Bezahlung einer Monatsgage habe.

Anlangend die Entschädigung bei einer Entlassung nach Antritt der Reise, so wurde ohne Widerspruch genehmigt, daß die hiefür festzustellende Skala nicht darnach, ob die Entlassung diesseits oder jenseits der Kaps, sondern in derselben Weise wie beim Schiffer (Art. 436 Absatz 2) abzustufen sei, und sodann von einem Herrn Abgeordneten beantragt, mit Rücksicht darauf, daß die Mannschaft leichter eine anderweitige Verwendung finde,

als der Schiffer, zwischen beiden also eine völlige Analogie nicht vorhanden sei, die Entschädigung der Ersteren nicht auf zwei und vier, sondern auf eine und drei, eventuell auf zwei und drei Monatsgagen festzusetzen. Dieser Antrag wurde jedoch mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt, und somit die Skala von zwei und vier Monaten beizubehalten beschlossen. Ferner wurde einstimmig der Beschluß gefaßt, daß auch diese Entschädigung nie über den Verdienst hinausgehen dürfe, den der Schiffsmann ohne die Entlassung gemacht hätte.

Von einem Herrn Abgeordneten wurde hierauf beantragt, ausdrücklich auszusprechen, daß der Art. 457 auf den, nach dem übrigen Rechte zu entscheidenden Fall keine Anwendung leide, wenn der Schiffsmann für eine bestimmte Zeit oder wohl gar auf Lebenszeit engagirt sei, wohl aber auf alle übrigen Fälle der Anstellung. Auch diesem Antrage wurde gegen die Stimme zweier Mitglieder stattzugeben beschlossen, welche Letzteren dafür hielten, daß in Ansehung der hier abgehandelten Fragen ein innerer Unterschied zwischen dem eben erwähnten und den übrigen Fällen nicht vorhanden sei, somit alle gleich beurtheilt werden müßten, da es gewiß keinen Unterschied mache, ob der Schiffsmann auf sechs Monate oder für eine bestimmte, voraussichtlich sechs Monate dauernde, Reise angenommen werde.

Der Bemerkung eines Herrn Abgeordneten, daß hier auch die Frage zu regeln sein werde, was denn Rechtens sei, wenn ein Schiffsmann wegen Einberufung zum Militairdienste den Dienst auf dem Schiffe verlassen müsse, wurde keine Folge gegeben, weil man dafür hielt, daß kein Bedürfniß vorhanden sei, hierüber eine besondere Bestimmung aufzunehmen.

Die Diskussion über

Art. 458

wurde bis nach Feststellung der Art. 461 und 462 vertagt und sodann die Debatte über den ausgesetzten

Art. 451

eröffnet. Hiezu wurde vorgebracht: Wenn die Heuer in Bausch und Bogen bedungen sei und die Reise verlängert oder verzögert werde, so müsse nach allgemeinen Rechtsprinzipien und den zum Art. 456 angenommenen Grundsätzen, wenn der Schiffer oder Rheder die Verlängerung oder Verzögerung herbeigeführt habe, eine Entschädigung gewährt werden, wogegen, wenn der Grund in einem Zufalle von hoher Hand oder in einem ähnlichen Ereignisse liege, dem Schiffsmanne nur die Aversionalsumme gebühre. Der Entwurf enthalte aber eine andere Vorschrift, deren Angemessenheit zu gerechten Bedenken Anlaß gebe, Bedenken, zu deren Be-

seitigung die in den Motiven enthaltene Bezugnahme auf das holländische und französische Recht keineswegs genüge. Abgesehen davon, daß die angezogenen Vorschriften sich nur auf die Verlängerung der Reise bezögen, bleibe wenigstens in Ansehung des französischen Rechts zweifelhaft, ob der Art. 255 sich auch auf den Fall der Verlängerung in Folge eines Zufalls von hoher Hand erstrecke, indem dies von den französischen Juristen nicht anerkannt werde. Mit Rücksicht hierauf erscheine es rathsam, mehr im Einklange mit dem preuß. allgemeinen Landrechte und dem österr. Entwurfe den Art. 451 auf den Fall zu beschränken, wenn die Verzögerung oder Verlängerung durch den Rheder oder Schiffer veranlaßt sei. Mit dieser Beschränkung behalte der Artikel immer noch in so ferne eine große Bedeutung, als er, um kleinliche Liquidationen abzuschneiden, bestimme, daß erst die auf einen Monat sich erstreckende Verlängerung oder Verzögerung der Reise Anspruch auf Erhöhung der Heuer gewähre, somit indirekt ausspreche, daß kürzere Verzögerungen oder Verlängerungen nicht zu beachten seien.

Es wurde jedoch von mehreren Seiten die gänzliche Streichung des Artikels befürwortet, weil der Inhalt desselben nach der eben beantragten Beschränkung sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen über Verschulden ꝛc. von selbst ergeben würde, und die weitere Beschränkung auf Verzögerungen von mehr als einem Monate grundsätzlich unrichtig und auch praktisch nicht empfehlenswerth sei, da sich nur selten werde ermitteln lassen, von welchem Tage an die Reise als verzögert, und ob und von wann an die Verzögerung u. s. w. als eine verschuldete zu betrachten sei, und da hierüber voraussichtlich sehr viele Streitigkeiten entstehen würden, wenn das Gesetz ausdrücklich auf die, schon aus allgemeinen Rechtssätzen sich ergebende Haftbarkeit des Schiffers ꝛc. hinweisen sollte.

Bei der Abstimmung wurde zuerst mit 7 gegen 4 Stimmen der Beschluß gefaßt, den Artikel auf die Fälle eines Verschuldens des Schiffers zu beschränken, und die Beschränkung wegen der Dauer der Verzögerung von mindestens einem Monate zu streichen, hierauf wurde aber mit demselben Stimmenverhältnisse die Streichung des ganzen Artikels beschlossen.

Der Herr Abgeordnete für Mecklenburg beantragte hierauf, mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse des Rhedereibetriebs in dem von ihm vertretenen Staate folgende Zusatzbestimmung anzunehmen:

„Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, zu bestimmen, ob und unter „welchen Voraussetzungen bei Unterbrechungen der Reise eine Herabsetzung der Heuer eintritit."

Eventuell beantragte derselbe, diese Bestimmung ausdrücklich auf die Fälle des Verweilens der Schiffe im Winterlager, im Nothhafen und auf die Fälle von Blokade, Embargo und Krieg zu beschränken. Da dieser Antrag indessen von mehreren Seiten beanstandet und namentlich entgegengehalten wurde, die bisher in manchen Häfen, insbesondere an der Ostsee üblich gewesene Herabsetzung der Heuer auf die Hälfte habe sich als unpraktisch bewährt, viele Streitigkeiten hervorgerufen und werde voraussichtlich von selbst bald ganz außer Gebrauch kommen, auch sei der Vorbehalt zur Erreichung des beabsichtigten Zwecks gar nicht einmal nothwendig, weil das Erforderliche in den Heuervertrag oder die Musterrolle aufgenommen werden könne, zog der Herr Antragsteller seinen Antrag zurück und erklärte, daß er in Betreff der eben besprochenen Angelegenheit seiner hohen Regierung das Erforderliche für die Musterrolle zu bestimmen, vorbehalte.

Hierauf wurde einstimmig der Beschluß gefaßt, eine Bestimmung ähnlich der zu Absatz 3 des Art. 436 genehmigten auch für die Schiffsmannschaft aufzunehmen, wenn deren Heuer für eine Reise in Bausch und Bogen bedungen sei. Ferner wurde auf stattgehabte Anregung anerkannt, daß von Bestimmungen darüber Umgang zu nehmen sei, was Rechtens sein solle, wenn ein Schiffsmann vorzeitig entlassen werde, der auf Antheil am Gewinn oder an der Fracht angenommen sei, wie Ersteres z. B. beim Wallfischfange ꝛc. ꝛc. sehr häufig geschehe. Es ergab sich nämlich, daß bei der Verschiedenheit der Verhältnisse und bestehenden Observanzen, die ganz andere seien, je nachdem diese oder jene Art von Geschäften in Frage stehe, eine allgemeine Regelung dieser Fälle im Gesetze unmöglich sei.

Demnächst wurde auf

Art. 459

übergegangen und die Streichung desselben beantragt, da eine erschöpfende Aufzählung der Fälle, welche ein Entlassungsgesuch der Mannschaft rechtfertigen könnten, doch nicht zu erreichen sein werde, und selbst die Gründe, deren im Gesetze Erwähnung geschehe, nur mit unbestimmten und schwankenden Ausdrücken angeführt werden könnten, so daß sie auch keinen sichern Anhalt und wenig Vortheil bieten würden. Nach längerer Debatte, in welcher ein Mitglied den Vorschlag machte, zwischen den eigentlich juristischen Gründen der Vertragsauflösung und blosen Billigkeitsgründen zu unterscheiden, die ersteren, wohin jede gänzliche oder doch erhebliche Vernachlässigung der vertragsmäßigen Obliegenheiten des Schiffers, wie z. B. Vorenthaltung des Proviants, gehöre, im Gesetze zu regeln, und auszusprechen, daß die Mannschaft auch in solchen Fällen der Auflösung des

Dienstvertrages Anspruch auf die in Art. 457 normirte Entschädigung habe, die Feststellung der übrigen Gründe aber, wie z. B. die Fälle unter Ziffer 2 und 4, ausdrücklich der Partikulargesetzgebung zu überweisen, wurde der Antrag auf Streichung des ganzen Artikels mit 6 gegen 5 Stimmen verworfen und auf die Diskussion der einzelnen Positionen des Artikels einzugehen beschlossen.

Hierauf wurde nach kurzer Diskussion die Streichung der Ziffer 1 aus den schon bei Ziffer 1 des Art. 437 geltend gemachten Gründen mit 8 gegen 3 Stimmen beschlossen; sodann wurde zunächst die Ziffer 3 der Berathung unterstellt und hiezu, nach kurzer Erörterung der Gründe für und wider, und nachdem namentlich geltend gemacht worden war, die Beibehaltung der Ziffer 3 sei schon deshalb unvermeidlich, weil im Gesetze hervorgehoben werden müsse, daß das Rechtsverhältniß der Mannschaft zum Schiffer ähnlich dem Verhältnisse des Gesindes zur Herrschaft sei und darum nicht jede geringfügige Vertragsverletzung des Schiffers zum Austritte aus dem Dienste berechtige, mit 6 gegen 5 Stimmen der Beschluß gefaßt, zum Zwecke einer genauen Darlegung der Absicht des Gesetzes folgende Fassung anzunehmen: „wenn der Schiffer sich einer groben Pflichtverletzung, insbesondere durch schwere Mißhandlungen oder grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank schuldig macht."

Im Laufe der Diskussion über Ziffer 3 wurde auch die Frage angeregt, welches Verfahren der Seemann einzuhalten berechtiget sei, wenn er genügenden Grund zu haben glaube, um seine Entlassung zu begehren, und der Schiffer ihm dieselbe verweigere, ob er namentlich äußerstenfalls eigenmächtig von Bord zu gehen befugt und bei einer solchen Entfernung die Anschuldigung wegen Desertion gegen ihn ausgeschlossen sei. Die Mehrheit der Versammlung sprach sich dahin aus, daß dem Seemann die eigenmächtige Entfernung von Bord nicht gestattet werden dürfe, wenn nicht der größte Nachtheil entstehen solle, und entschied deshalb, da auf der anderen Seite der Seemann auch ein Mittel haben müsse, gegen den Willen des Schiffers mit seinem Antrage auf Entlassung durchzudringen, mit 8 gegen 3 Stimmen, daß der Seemann sich nöthigenfalls an den Konsul wegen einer Entscheidung über seinen Antrag zu wenden habe und ohne dessen Ermächtigung das Schiff nicht verlassen dürfe.

In Betreff der Ziffern 2 und 4 bestand eine große Meinungsverschiedenheit. Für die Ziffer 2 wurde angeführt, ähnliche Bestimmungen seien schon in den ältesten Seerechten, so namentlich im Consolato, im Wisbyschen, dänischen, im preußischen Seerechte und im Hamburger Statut enthalten, ständen auch mit den Grundsätzen des allgemeinen bür-

gerlichen Rechtes über die Auflösung von Verträgen, wenn diese die sittliche Freiheit des Menschen beschränkten, in Einklang und seien durch die Billigkeit geboten, da man Niemanden zumuthen sollte, seine ganze Zukunft wegen eines früher eingegangenen Dienstvertrages auf das Spiel zu setzen. Mit Rücksicht hierauf wurde von einem Herrn Abgeordneten noch eine Erweiterung der Ziffer 2 in dem Sinne empfohlen, daß der Seemann seine Entlassung in allen Fällen solle verlangen können, wenn durch die Fortsetzung der Reise das Glück seiner Zukunft in Frage gestellt werde. Andere Mitglieder hielten solche Vorschriften aber für höchst gefährlich, zumal bei dem jetzigen Stande der Seefahrt, da zu befürchten stehe, daß die Mannschaft Mißbrauch davon machen werde, zugleich aber auch für veraltet und entbehrlich, da der Schiffer gewiß nur in den seltensten Fällen hart genug sein werde, um der Begründung des Glücks eines Seemannes entgegen zu treten, wenn er einen geeigneten Ersatz für denselben bekommen könne.

Ziffer 4 wurde gleichfalls von einigen Mitgliedern befürwortet, von anderen Seiten die Streichung derselben als einer Bestimmung von vorwiegend politischer Bedeutung empfohlen, zumal sie in Kriegsfällen sehr nachtheilig werden und durch eine umgekehrte Schlußfolgerung zu der Auffassung führen könne, als solle der Mannschaft durch das Handelsgesetzbuch gestattet werden, auf dem Schiffe zu bleiben, wenn auch die Nationalität desselben gewechselt habe, soferne ihr dies entspreche, während dies doch nach der politischen Gesetzgebung einzelner Seestaaten der Mannschaft geradezu untersagt sei und folgerichtig der Heuervertrag mit dem Wechsel der Nationalität sich von selbst löse.

Unter solchen Umständen beschloß die Versammlung, die Ziffern 2 und 4 zu streichen und in einem Zusatze zu der hienach allein übrig bleibenden Ziffer 3 zu sagen, daß die Landesgesetze bestimmen könnten, in wie ferne ein Schiffsmann auch aus anderen wichtigen Gründen vor Ablauf der Dienstzeit seine Entlassung zu fordern berechtiget sei.

CCXL. Sitzung.

Hamburg, am 22. Oktober 1858.

Unter der Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurde in heutiger Sitzung, nachdem zuvor genehmigt worden war, daß an Stelle des Herrn Abgeordneten Dr. Asher Herr Obergerichtsrath Dr. Trieps in die Kommission für Feststellung der Protokolle eintrete, zunächst auf die

Art. 456 und 457

des Entwurfes zurückgegangen und von einem Herrn Abgeordneten hiezu vorgebracht: Die von der Versammlung in Betreff der Entschädigung entlassener Seeleute zu Artikel 457 gefaßten Beschlüsse würden, so sehr auch die Gründe, auf denen sie beruhten, Anerkennung verdienen möchten, sehr lästig für den Rheder werden, wenn derselbe sich veranlaßt sehe, sein Schiff im Auslande zu verkaufen, und daselbst die ganze, vielleicht sehr zahlreiche Mannschaft zugleich abzulohnen. Um für solche Fälle Abhülfe zu gewähren, und darauf hinzudeuten, daß die Verbindlichkeit, die in Art. 457 festgesetzte Entschädigung zu bezahlen, für dergleichen Fälle bei der Anmusterung durch Vertrag ausgeschlossen werden könne, werde der Antrag gestellt, in Art. 456 als einen weiteren Fall der Entlassung ohne Entschädigung aufzuführen:

„wenn und unter welchen Voraussetzungen dies im Heuervertrage „vorgesehen ist."

Da jedoch die Befürchtung geäußert wurde, ein solcher Zusatz möchte zu der Auffassung führen, daß nur die Bestimmungen über die vorzeitige Entlassung der Schiffsmannschaft durch Vertrag abgeändert werden dürften, die übrigen Bestimmungen des IV. Titels nicht, wurde von dem beantragten Zusatze zwar vorläufig Umgang genommen, jedoch vorbehalten, am Schlusse des Titels einen allgemeineren Satz des Inhaltes aufzustellen, daß und welche Artikel durch Vertrag abgeändert werden dürften. Hiernächst wurde auf den Schlußsatz des

Art. 459

übergegangen und nach kurzer Diskussion in der Erwägung, daß der Schiffsmann, der durch ein rechtswidriges Verhalten des Kapitains gezwungen werde, seine Entlassung zu fordern, billiger Weise nicht schlechter

gestellt werden dürfe, als derjenige, der ohne gesetzlichen Grund, aber vielleicht doch wegen eines wohlbegründeten und nur nicht durch zureichende Beweismittel unterstützten Verdachtes entlassen werde, und daß der von einigen Mitgliedern geltend gemachte Einwand, das rechtswidrige Verfahren des Schiffers werde oft durch den Schiffsmann provozirt, gewiß nur in wenigen Fällen begründet sei, mit 10 gegen eine Stimme der Beschluß gefaßt, die im Falle des Art. 459 dem Schiffsmanne gebührende Entschädigung nicht, wie im Entwurfe geschehen, nach dem für die Entlassung wegen Krieg, Blokade ꝛc. angenommenen Maßstabe, sondern nach Maßgabe der Beschlüsse zu Art. 457 zu normiren.

Hierauf wurde einstimmig anerkannt, daß von Erwähnung anderer Gründe, wegen welcher ein Seemann seine Entlassung fordern könnte, und deren in anderen Gesetzgebungen, wie z. B. in der holländischen, noch mehrere aufgezählt würden, Umgang zu nehmen sei, da die allgemeinen Grundsätze des Rechtes für deren Beurtheilung ausreichten; denn es verstehe sich, wie schon bei einer früheren Debatte bemerkt worden sei, von selbst, daß ein Schiffsmann, welcher sich für eine fest bestimmte Reise verheuert habe, die Entlassung fordern dürfe, wenn eine ganz andere Reise gemacht werden solle, da hierdurch der Vertragsgegenstand gänzlich verändert werden würde und keinem Kontrahenten das Recht zustehe, dies zu thun. Die ausdrückliche Erwähnung eines solchen Entlassungsgrundes empfehle sich deshalb nicht, weil die Mannschaft hiedurch auf das ihr unter Umständen zustehende Recht, die Ausführung anderer als der fest bestimmten Reisen zu verweigern, besonders hingewiesen und verleitet würde, die Geltendmachung desselben auch in ungeeigneten Fällen zu versuchen, und in Folge hievon viele unnütze Streitigkeiten darüber veranlaßt würden, ob der Matrose ꝛc. gerade für eine bestimmte Reise engagirt und die neuerdings angeordnete Reise als eine ganz andere, als die vertragsmäßige zu betrachten sei ꝛc. ꝛc. Die Diskussion des

Art. 460

wurde vorbehalten, und sodann beschlossen, den

Art. 461

zu streichen, da er sich nur auf solche Bestimmungen des Entwurfes beziehe, welche nicht angenommen worden seien. (Vergl. Art. 411 Absatz 2, 435 Absatz 2, 439, 440 ꝛc. ꝛc.)

Bei Berathung des

Art. 462

wurde nach einigen einleitenden Worten des Referenten, in denen er ins-

besondere einen vergleichenden Rückblick auf die diesem Artikel entsprechenden Bestimmungen der älteren und neueren Seerechtsgesetzgebungen warf, von einigen Mitgliedern bemerkt: Die Bestimmung des Entwurfes sei zu hart für den Seemann, da mit dem Augenblicke, in welchem der Heuervertrag sein Ende erreiche, auch sein Anspruch auf Verpflegung aufhören solle. Wenn der Seemann gerade in den letzten Tagen vor Beendigung der Reise erkranke, so bekomme er eigentlich gar keine Unterstützung, denn er werde nach Ablauf weniger Tage sich selbst überlassen, und müsse sich ganz auf eigene Kosten heilen und verpflegen lassen. Die Bestimmung des Entwurfes sei auch deshalb sehr bedenklich, weil sie zu vielen Streitigkeiten führen würde. Denn der Heuervertrag, von dessen Dauer das Recht auf Verpflegung abhängig sein solle, ende erst mit dem Schlusse der Reise; darüber aber, wo und wann eine bestimmte Reise aufhöre, würden viele Differenzen entstehen. Auf der andern Seite sei aber allerdings das entgegengesetzte System der neueren hanseatischen Gesetzgebung, wonach der Schiffsmann bis zu seiner vollständigen Heilung vom Rheder verpflegt werden müsse, zu hart für den Rheder und könne ihn mit förmlichen Pensionslasten beschweren, was doppelt bedenklich sei, wenn man erwäge, daß die Mannschaft auf den Schiffen oft wechsle und so einem und demselben Rheder nach und nach viele Seeleute zur Last fallen könnten. Um nun einen Mittelweg einzuschlagen und da nicht abzusehen sei, warum man einen Unterschied zwischen innern Erkrankungsfällen und Verwundungen der Mannschaft machen, und warum der Matrose, der sich bei Ausrichtung seines Dienstes, z. B. auf der Wache bei großer Kälte, eine gefährliche innere Krankheit zugezogen, weniger Ansprüche haben solle, als der, dem auf der Wache ein herabfallender Gegenstand den Arm gebrochen habe, werde der Antrag gestellt, auszusprechen, daß die Mannschaft sowohl in Fällen von Erkrankungen als von Verwundungen vom Rheder zwar über die Dauer des Heuervertrags hinaus und in der Regel bis zur Heilung zu verpflegen sei, jedoch nicht über eine gewisse Zeit, die man in der Weise festsetzen könne, daß der Rheder den erkrankten Matrosen im Auslande nicht länger als sechs Monate, in der Heimath nicht länger als drei Monate von der Zeit an, in welcher er von Bord gebracht worden, zu verpflegen schuldig sein solle. Die Pflicht des Rheders, den erkrankten Seemann zu verpflegen, wenn er im Auslande von Bord gebracht und daselbst zurückgelassen werden müsse, bedürfe einer Beschränkung vorzüglich auch deshalb, weil zu befürchten stehe, daß die Schiffer außerdem, um ihre Rheder nicht zu sehr zu belasten, die erkrankten Schiffsleute selbst mit Gefahr für deren Leben an Bord behalten und mit nach Hause zu bringen suchen würden.

Gegen diesen Vorschlag wurde jedoch hauptsächlich das Bedenken erhoben, daß nicht abzusehen sei, was mit dem im Auslande zurückgebliebenen Schiffsmanne nach Ablauf der sechs Monate werden solle, wenn er dann noch nicht genesen sei. In Europa könne man sich hierüber zwar beruhigen, da man wisse, daß kein Mensch auf der Straße liegen bleibe und äußerstenfalls die Hülfe der Gemeinde ꝛc. eintrete, aber in andern Ländern sei dies nicht immer der Fall. Zudem sei der Vorschlag in Frage, ebenso, wie die Bestimmung des Entwurfes, eine völlige Neuerung. Hierauf wurde aber wieder entgegnet, entweder habe in solchen Fällen der Schiffer bereits die nöthigen Kosten vorgeschossen, um Seitens der auswärtigen Behörde die Aufnahme des Erkrankten in ein Spital zu erwirken, und nachher die auf die Zeit nach Ablauf der sechs Monate treffenden Kosten von dem Guthaben des Erkrankten für Gage ꝛc. abzuziehen, oder es müsse die Hülfe des Konsuls des betreffenden Staates eintreten, wie dies ja bisher in der Regel auch in dem Falle geschehen sei, wenn es sich um die Rückbeförderung Schiffbrüchiger in die Heimath gehandelt habe. Von anderen Seiten wurde die Annahme des Systemes der neuen hanseatischen Gesetze empfohlen, wonach der Schiffsmann Verpflegung bis zur Heilung fordern könne und gegenüber den oben erwähnten Befürchtungen einer übergroßen Belästigung des Rheders darauf hingewiesen, daß die Fälle, in denen die Heilung eines Kranken eine besonders lange Zeit in Anspruch nehme, im Ganzen selten vorkämen, und es sich selbstverständlich nicht um Verpflegung verstümmelter und arbeitsunfähig gewordener Seeleute für Lebenszeit, sondern nur um die Verpflegung bis zur Heilung handle, gleichviel, ob der Verwundete nach der Heilung wieder arbeitsfähig werde oder nicht.

Ein Mitglied, welches diesen Vorschlag zu beschwerend für die Rheder hielt, empfahl auszusprechen, daß der erkrankte oder verwundete Seemann vom Rheder Verpflegung bis zu dem Augenblicke fordern könne, in welchem er in der Heimath von Bord gebracht werde, so daß er, wenn er an Bord bleibe oder im Auslande zurückgelassen werde, bis zur völligen Genesung verpflegt werden müsse. Gegen diesen Vorschlag wurde jedoch unter Anderem eingewendet, daß er für die Mannschaft um deswillen zu ungünstig sei, weil nicht selten gerade in den letzten Momenten der Reise beim Einlaufen in den Hafen die anstrengendsten und gefährlichsten Arbeiten und Verwundungen vorkämen und somit nach diesem Vorschlag gerade derjenige Seemann am wenigsten Aussicht auf Verpflegung habe, der in den entscheidendsten Augenblicken mit der größten Aufopferung seine Pflicht thue.

Ein anderer Herr Abgeordneter, der sich in der Hauptsache dem Systeme des Entwurfes anschloß, beantragte zu unterscheiden, in welcher Weise die Krankheit oder Verwundung entstanden sei, und hiernach dem Schiffsmann, der sich an Bord des Schiffes in unverschuldeter Weise eine Krankheit oder Verwundung zuziehe, nach dem Beispiele des holländischen Rechtes die Heuer, so lange er sich noch an Bord befinde, und Verpflegung bis zur Heilung oder der Rückkehr in die Heimath, demjenigen aber, der sich die Krankheit oder Verwundung in Ausführung des Dienstes zuziehe, die Verpflegung in derselben Weise und überdies die Heuer für die ganze Reise zuzusprechen, in den Fällen endlich, in denen ein Schiffsmann sich schuldhaft eine Krankheit oder Verwundung zugezogen habe, den Rheder von der Pflicht der Verpflegung des Seemanns frei zu lassen und die Beschlußfassung darüber vorzubehalten, welche besonderen Ansprüche derjenige haben solle, der sich die Krankheit oder Verwundung bei Vertheidigung des Schiffes gegen Kriegsgefahr und Seeräuber zugezogen habe.

Die Unterscheidungen, auf welchen dieser Vorschlag beruht, fanden jedoch gleichfalls mehrfältige Beanstandung. Es wurde namentlich hervorgehoben: Die beantragte Unterscheidung zwischen verschuldeter und unverschuldeter Krankheit ꝛc. sei nicht angemessen, denn wenn dem eben erwähnten Antrage in dieser Beziehung stattgegeben würde, könnte auch nicht einmal der bei Ausübung seines Dienstes in Folge eigener Unvorsichtigkeit ꝛc. verunglückte Schiffsmann vom Rheder Verpflegung verlangen. Was aber die Unterscheidung zwischen einer bei Ausführung des Dienstes und einer außerhalb desselben zugezogenen Krankheit und Verwundung angehe, so sei dieselbe nicht durchführbar und überdies nicht innerlich begründet. Nach dem eben erwähnten Antrage solle nämlich nicht allein, wie im Entwurfe vorgeschlagen sei, zwischen den in und außer Dienst zugezogenen Verwundungen, sondern auch unter den inneren Krankheiten unterschieden werden. Bei letzteren lasse sich aber sehr häufig die eigentliche Ursache nicht mit Sicherheit ermitteln, und es würde daher darüber, wo die Ursache der Krankheit zu suchen, und demnach, ob der Rheder die Verpflegungskosten zu tragen schuldig sei, eine große Menge von Streitigkeiten entstehen und der Mannschaft oft Unrecht geschehen. Die fragliche Unterscheidung sei aber auch innerlich nicht begründet, denn es sei nicht abzusehen, weshalb z. B. von zwei Seeleuten, welche beisammen auf dem Verdeck ständen und beide von einem herabfallenden Gegenstande beschädiget würden, der eine Verpflegung beanspruchen könne, weil er der Wache halber auf Deck gewesen, der andere nicht, weil er, augenblicklich vom Dienste befreit, eine Mußestunde daselbst verbringen wollte.

Zur Widerlegung dieser Einwendungen wurde vom Herrn Antragsteller geltend gemacht: Die befürworteten Unterscheidungen entsprächen den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und seien darum auch wohl begründet, denn was z. B. das angeführte Beispiel betreffe, so liege ein genügender Grund dafür, daß der wachehaltende Seemann die Verpflegung erhalten müsse, der andere nicht, in dem Umstande, daß der eine auf dem Verdeck verweilen und sich der Gefahr, die ihn betraf, aussetzen mußte, der andere nicht, daß somit der Letztere die Beschädigung als einen Zufall, der ihn in Folge seines selbstgewählten Verfahrens getroffen habe, billiger Weise selbst tragen müsse.

Die Meinungsverschiedenheit über die Frage, für welche Erkrankungsfälle und wie lange der Schiffsmann Verpflegung vom Rheder anzusprechen habe, war großentheils durch verschiedene Ansichten über die andere Frage veranlaßt, ob die Mannschaft einen Rechtsgrund für ihren Anspruch auf Verpflegung habe, oder ob ihr derselbe in den bisherigen Gesetzgebungen nur aus Rücksichten der Billigkeit und Handelspolitik eingeräumt worden sei. Ein Theil der Herren Abgeordneten verneinte die Existenz eines solchen Rechtsgrundes und schloß sich der zweiten Alternative an, indem dieselben namentlich hervorhoben: Das Rechtsverhältniß der Schiffsmannschaft zum Rheder sei ähnlich dem Rechtsverhältniß des Gesindes zur Dienstherrschaft. Wenn ein Dienstbote bei Ausübung seines Dienstes erkranke oder sich beschädige, so denke Niemand daran, daß die Herrschaft denselben länger zu verpflegen rechtlich verbunden sei, als sie ihn im Hause habe. Die Erkrankung sei ein Zufall, den der Betroffene zu tragen habe. Keine Dienstbotenordnung fasse die Sache anders auf. Bei der Schiffsmannschaft könne demnach strenge genommen nichts anderes Rechtens sein, als daß der Rheder die erkrankten Schiffsleute nicht länger zu verpflegen habe, als sie sich an Bord befänden. Diese Auffassung stimme auch mit dem allgemeinen bürgerlichen Rechte überein, wonach der Mandatar den Schaden, den er bei Ausführung des Mandates erleide, selbst tragen müsse, und sei auch deshalb ganz angemessen, weil sich der Seemann gerade zu gefährlichen Dienstleistungen verheure. Es scheine demgemäß unvermeidlich, daß die blos aus Billigkeitserwägungen der Mannschaft zugestandenen Ansprüche auf Verpflegung durch die Rücksicht auf den Rheder in den rechten Schranken gehalten würden, was auch um deswillen unbedenklich sei, weil die ganze Streitfrage sich im Wesentlichen nicht darum drehe, ob der Rheder oder der Schiffsmann, sondern darum, ob der Rheder oder die Armenkasse den Schaden zu tragen habe. Denn wenn z. B. ein Seemann, welcher keine eigenen Mittel habe, bei der Landung in der

Heimath in ein Krankenhaus gebracht und daselbst verpflegt werde, so sei er, was die Kosten der Verpflegung betreffe, wenig dabei interessirt, ob dieselben vom Rheder oder vom Staate oder der Gemeinde getragen würden.

Andere von den Herren Abgeordneten waren der Meinung, der in Rede stehende Rechtsgrund sei allerdings vorhanden; das Rechtsverhältniß der Schiffsmannschaft unterscheide sich von dem des Gesindes wesentlich dadurch, daß das Gesinde sich zu gesundheits- und lebensgefährlichen Diensten nicht verpflichte und seine Dienstleistung zu unterbrechen und einzustellen berechtiget sei, sobald Gefahr für Gesundheit oder Leben eintrete, daß sich die Schiffsmannschaft aber zu gefährlichen Diensten verpflichte und gerade da auszuhalten habe, wo die größte Gefahr für Gesundheit und Leben vorhanden sei. Solchen gesteigerten Obliegenheiten der Mannschaft entspreche auch eine weitergehende Pflicht des Dienstherrn, für eingetretene Beschädigungen Vergütung zu gewähren. Die Richtigkeit des Gesagten ergebe sich auch daraus, das kein Seerecht die Aufnahme entsprechender Bestimmungen unterlassen habe. Eine liberale Feststellung der letzteren sei deshalb allerdings zu empfehlen und auch aus handelspolitischen Gründen erforderlich, denn je mehr Aussicht die Schiffsmannschaft auf Verpflegung im Falle von Krankheit und Verwundung habe, desto bereitwilliger und muthiger werde sie bei Ausübung ihres Dienstes im Momente der Gefahr sein.

Bei der Abstimmung wurde zunächst die Frage, wegen welcher Erkrankungen und Verwundungen der Rheder der Schiffsmannschaft Verpflegung zu reichen verbunden sein solle, mit 8 gegen 3 Stimmen dahin beantwortet, daß sich diese Verbindlichkeit des Rheders, vorbehaltlich der nachher zu bestimmenden Ausnahmen, deren einige nach der übereinstimmenden Ansicht aller Herren Abgeordneten unter allen Umständen eintreten müßten, damit die Bestimmung keine ungerechte Beschwerung des Rheders enthalte, auf alle Erkrankungen und Verwundungen erstrecken solle, welche sich ein Seemann während der Dienstzeit d. i. nach dem wirklichen Antritte seines Dienstes zuziehe, gleichviel ob bei Ausübung des Dienstes selbst oder außerdem und gleichviel, ob einiges Verschulden des Erkrankten mit unterlaufen sein möge oder nicht. Hierauf wurde, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, in Betreff der eben vorbehaltenen Ausnahmen der Beschluß gefaßt, daß diese Verpflichtung des Rheders dann nicht eintreten solle, wenn die Krankheit oder deren Veranlassung der Art sei, daß sie nach Art. 456 Ziffer 3 die vorzeitige Entlassung des Erkrankten ohne Entschädigung rechtfertigen würde. Bei Entscheidung der Frage, wie lange

die fragliche Verbindlichkeit des Rheders dauern solle, wurde der Antrag, den Rheder nach Maßgabe der neuen hanseatischen Gesetze bis zur gänzlichen Heilung des Erkrankten zu dessen Verpflegung anzuhalten, mit 6 gegen 5 Stimmen abgelehnt und hierauf, ohne daß es einer weiteren Abstimmung bedurfte, auszusprechen beschlossen, daß der Rheder dem erkrankten oder verwundeten Seemann so lange freie Verpflegung, Arznei u. s. w. angedeihen zu lassen verpflichtet sei, als derselbe sich an Bord befinde und, wenn er im Auslande von Bord gebracht werde, so lange er sich im Auslande der Heilung wegen aufhalte, nach der Rückkehr in die Heimath aber und nachdem er daselbst von Bord gebracht worden, nicht länger mehr als höchstens weitere sechs Monate. Darüber, daß der erkrankte Schiffsmann so lange, als er sich noch an Bord befinde, die Gage und, falls er im Auslande von Bord gebracht werde, auch freie Rückbeförderung erhalten müsse, bestand kein Bedenken. Eine Meinungsverschiedenheit ergab sich noch darüber, was hier unter dem Ausdrucke: „von Bord gehen, von Bord gebracht werden ꝛc." gemeint sei, ob schon ein vorübergehendes Verlassen des Schiffes, also z. B. die provisorische Unterbringung des Seemannes in dem Spitale des Hafens, in welchem sich das Schiff gerade befinde und längere Zeit verweile, selbst dann, wenn der Schiffsmann vor Abgang des Schiffs den Dienst auf demselben wieder antrete, als ein „von Bord gehen" in dem hier in Rede stehenden Sinne zu betrachten sei, und den Lauf der Gage beendige ꝛc. oder nicht. Nach kurzer Diskussion sprach sich die Majorität für die Verneinung der zuletzt erwähnten Frage aus.

Endlich wurde auch noch darüber diskutirt, wieweit der Rheder für die Kosten der Verpflegung des erkrankten Seemannes zu haften habe, ob nur mit Schiff und Fracht, oder auch mit seinem übrigen Vermögen. Nach kurzer Diskussion wurde mit 7 gegen 4 Stimmen beschlossen, über diese Frage keine abweichende Bestimmung aufzustellen, sondern es auch hierwegen bei der bei Berathung des Art. 406 und 407 über die Haftbarkeit des Rhebers für die Ansprüche des Schiffers und der Schiffsmannschaft aus dem Dienst- und Heuerverhältniß aufgestellten Bestimmung zu belassen. Auch wurde anerkannt, es solle mit den eben gefaßten Beschlüssen nicht ausgeschlossen sein, daß der Rheder durch die Landesgesetze angehalten werde, vorschußweise für den im Auslande erkrankten und dort zurückbleibenden Schiffsmann selbst dann zu sorgen, wenn er nach dem Bisherigen ihn nicht auf seine Kosten verpflegen zu lassen schuldig sei.

Ein Mitglied stellte hierauf den Antrag, zu bestimmen, daß diejenigen Seeleute, welche bei Vertheidigung des Schiffes gegen Kriegsgefahr und

Seeräuber verwundet würden, eine besondere Entschädigung erhalten müßten, und empfahl deshalb folgende Zusatzbestimmung:

„Welche weitere Entschädigung dem Schiffsmanne gebühre, der bei „Vertheidigung des Schiffes gegen Feinde und Seeräuber ver„wundet oder verstümmelt wird, und was, im Falle er sein Leben „hiebei verliert, seine Angehörigen vom Rheder zu bekommen haben, „hat der Richter nach Erwägung aller Umstände zu bestimmen."

Der Herr Antragsteller berief sich zur Unterstützung seines Antrags darauf: Für eine Bestimmung der vorgeschlagenen Art spreche im höchsten Grade die Billigkeit, ähnliche Vorschriften seien auch im französischen, österreichischen und holländischen Rechte, sowie in der Bremischen Seemannsordnung enthalten und es liege in denselben um so weniger eine bedenkliche Belästigung der Rhederei, als die betreffenden Fälle gewiß nur selten vorkämen. Auf den Einwand, daß, da der Rheder nach der jetzigen Fassung des Antrags den Beschädigten und, wenn sie den erhaltenen Wunden erlägen, sogar ihren Angehörigen Entschädigung d. i. volle Schadloshaltung geben solle, dem Rheder die enorme Last der Ernährung der durch solche Verwundungen arbeitsunfähig gewordenen Seeleute und ihrer Familien aufgebürdet würde, und deshalb der fragliche Antrag zu weit gehe, bemerkte der Herr Antragsteller: Der Antrag bezwecke nicht, daß der Richter dem Schiffsmanne und beziehungsweise seinen Angehörigen volle Schadloshaltung für alle aus der Verwundung sich ergebenden Nachtheile zuerkenne, sondern nur eine angemessene, ein für alle Male zu leistende Belohnung, die der ersten Noth zu steuern geeignet sei. Zur Unterstützung dieses Antrags wurde von einem Herrn Abgeordneten hinzugefügt: Zum Waffendienste verpflichte sich die Mannschaft im Heuervertrage nicht. Leiste sie denselben dennoch, so sei es billig, daß ihr für solche außerordentliche Dienstleistungen eine außerordentliche Belohnung gegeben werde, wie dies auch in der englischen Gesetzgebung der Fall sei, obwohl diese an die Mannschaft rücksichtlich ihrer Dienstleistungen gewiß die größtmöglichsten Ansprüche mache.

Der eben erwähnte Antrag ward jedoch von mehreren Seiten noch aus folgenden Gründen beanstandet: Die Mannschaft verpflichte sich im Heuervertrage, zur Rettung von Schiff und Ladung alles zu thun, was in ihren Kräften stehe. Die Vertheidigung des Schiffes in Kriegsgefahr und gegen Seeraub gehöre deshalb allerdings zu den Obliegenheiten der Mannschaft, und es sei darum auch nicht abzusehen, weshalb sie für den Widerstand gegen diese Art von Gefahren besonders belohnt werden solle,

für ihre Dienste in anderen großen Gefahren nicht. Wenn man aber einmal die fraglichen Dienste der Mannschaft besonders belohnen zu müssen glaube, so sei doch kein Grund vorhanden, diese Belohnung gerade den Verwundeten und ausschließlich diesen zu geben, da vielleicht diejenigen, welche die tapfersten gewesen, unverwundet geblieben. Jedenfalls sei die beantragte Bestimmung mehr handelspolitischer, als civilrechtlicher Bedeutung und sollte deshalb der Gesetzgebung der einzelnen Staaten anheimgegeben werden, denen es überlassen bleiben müsse, zu erwägen, welche Maßregeln sie zum Schutze ihrer Flagge treffen wollten.

Von mehreren Mitgliedern wurde beantragt, die Beschlußfassung über den vorliegenden Antrag bis zur Berathung des Art. 561 in der Lehre von der Havarie grosse zu vertagen; es wurde jedoch entgegengehalten, daß dort nur die Frage, wer die betreffenden Kosten zu tragen habe, geregelt werden könne, und für die Entscheidung der Frage, welche Ansprüche die Mannschaft habe, gewiß nur hier der rechte Ort sei, zumal dieselbe auch bei Schiffen vorkommen könne, die in Ballast führen, und es mindestens sehr streitig sei, ob bei solchen Schiffen von einer Havarie grosse gesprochen werden könne.

Bei der Abstimmung wurde der in Rede stehende Antrag in dem Sinne, daß dem Verwundeten und den Angehörigen des Getödteten eine vom Richter festzusetzende Belohnung gebühre, worüber das Nähere zu bestimmen den Landesgesetzen vorbehalten werde, mit 7 gegen 4 Stimmen angenommen.

Schließlich wurde die früher vorbehaltene Frage besprochen, was in Fällen der Erkrankung des Schiffers in Ansehung seiner Verpflegung Rechtens sein solle, deren Erledigung jedoch bis zur nächsten Sitzung vertagt.

CCXLI. Sitzung.

Hamburg, am 23. October 1858.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule wurden heute die Anträge der Redaktionskommission über die Fassung der bisher berathenen Bestimmungen des IV. Titels geprüft und durch Beschlußfassung erlediget.

CCXLII. Sitzung.

Hamburg, am 25. Oktober 1858.

In heutiger Sitzung, an welcher auch der Herr Kanzler Dr. von Gerber wieder Antheil nahm, wurde unter Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule dem Antrage eines Herrn Abgeordneten gemäß auf die Beschlüsse zurückgegangen, welche zu den Art. 437 Absatz 1 und 454 Absatz 1 und 2 (vergl. Protokoll Seite 1948 flg., 1954 flg. und 1983 flg.) gefaßt worden sind. Anlangend zunächst den

Art. 437

des preuß. Entwurfes, so wurde von einem Herrn Abgeordneten geltend gemacht: Nach dem bisherigen Ergebnisse der Berathungen sei für die Frage, ob der Schiffer im Auslande und ohne mit seinem Schiffe nach Hause zurückzukehren, die Entlassung fordern könne, lediglich der Ablauf eines gewissen, nach zwei Kategorien abgestuften Zeitraums und die Thatsache entscheidend, in welchem Hafen sich das Schiff nach Ablauf des einen oder des anderen Zeitraumes befinde. Dies könne jedoch nicht für angemessen erachtet werden; man könne nämlich nicht zugeben, daß der Schiffer, ungeachtet er noch in der Ausführung einer einmal von ihm unternommenen Reise begriffen sei, den Dienst blos deshalb aufkündige und das Schiff verlasse, weil eben eine zwei- und beziehungsweise dreijährige Dienstzeit abgelaufen sei und er sich gerade in einem Hafen befinde; denn der Schiffer nehme auch dritten Personen gegenüber Verpflichtungen durch den Antritt einer Reise auf sich, wie z. B. durch den Abschluß der Certepartie im Auslande, durch Zeichnung von Konnossementen u. dgl., und diesen Verbindlichkeiten dürfe er sich gewiß nicht durch Verlassen seiner Stelle entziehen. Es werde deshalb beantragt, den Art. 437 wie folgt zu fassen:

a. „Der Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt ist, muß,
„sobald er eine Reise angetreten hat, in dem Dienste verbleiben, bis
„die Rückreise beendet und das Schiff entlöscht ist. Den vom Rheder
„angeordneten Zwischenreisen hat er sich zu unterziehen. Er kann
„aber seine Entlassung verlangen, wenn eine Reise beendigt ist, und
„seit der ersten Abreise zwei oder drei Jahre verflossen sind ꝛc. ꝛc."
(wie früher beschlossen.)

Im Laufe der Diskussion über diesen Antrag wurde zwar geltend gemacht: es sei in der ersten Berathung des Art. 437 allerdings beabsichtigt gewesen, dem Schiffer das Recht, seine Entlassung zu begehren, nach Ablauf der entsprechenden Zeit und, abgesehen von Ausführung der ersten Ausreise, der er sich selbstverständlich nie entziehen dürfe, auch wenn sie länger als zwei oder drei Jahre dauern sollte, in jedem Hafen, gleichviel ob Bestimmungs- oder Zwischenhafen, zuzugestehen, der vorliegende Antrag weiche demnach allerdings von dem früheren Beschlusse ab und enthalte keineswegs eine blose Ergänzung und Erläuterung desselben. Nach dem früheren Beschlusse seien die Interessen des Rheders und der dritten Betheiligten auch nicht preisgegeben gewesen, jedes intempestive Austreten des Schiffers aus dem Dienste habe vielmehr durch die Bestimmung ferngehalten werden sollen, daß der Letztere dem Rheder eine entsprechende Zeit lassen müsse, um ihn zu ersetzen, und daß er bis dahin den Dienst fortzusetzen habe. Nach Erwägung aller Gründe für und wider, und zwar hauptsächlich mit Rücksicht darauf, daß der Schiffer, wenn er eine Zwischenreise antrete, dadurch auch Dritten gegenüber Verpflichtungen übernehme, für welche nicht in der entsprechenden Weise gesorgt sei, wenn er vor Beendigung der Reise vom Schiffe gehen dürfte, sobald die entsprechende Verfügung des Rheders hätte eintreffen sollen, in der ferneren Erwägung, daß der Schiffer allerdings in der Regel im Stande sein werde, zu ermessen, wann eine Reise zu Ende gehe, entschied sich jedoch die Versammlung dafür, daß der Schiffer jedenfalls nicht anders als nach der Vollendung einer einmal angetretenen Reise den Dienst verlassen dürfe. Hiemit wurde jedoch nicht zugleich die unter a vorgeschlagene Fassung für entsprechend erachtet, vielmehr gegen dieselbe geltend gemacht, daß der Schiffer nach dieser Fassung vor Ablauf der laufenden Reise nicht einmal das Entlassungsgesuch an den Rheder absenden dürfte, und hierdurch gezwungen werden könnte, noch eine viel längere Zeit im Dienste zu verbleiben, denn es könne natürlich nicht immer sogleich wieder in demselben Hafen, in welchem die Reise sich endige, eine Verfügung des Rheders auf das Entlassungsgesuch des Schiffers eintreffen, und der Letztere müsse daher bis dahin, daß diese erfolgen könne, den Dienst fortsetzen, d. i. nicht blos das Schiff unter seiner Obhut behalten, und deshalb einstweilen mit demselben stille liegen, sondern auch den etwa bereit liegenden Ordres zur Antretung einer neuen Reise Folge leisten. Es sei nicht abzusehen, weshalb der Schiffer nach Ablauf der entsprechenden Dienstjahre nicht auch von einem Zwischenhafen aus den Rheder um seine Entlassung sollte bitten dürfen, um dieselbe bei der Erreichung des Bestimmungshafens zu erhalten, vorausgesetzt, daß es bis

dahin dem Rheder möglich gewesen, die entsprechenden Dispositionen wegen Ersetzung desselben zu treffen. Es wurde deshalb, ohne daß es einer Abstimmung bedurfte, beschlossen, es im Wesentlichen bei dem früheren Beschlusse zu belassen und nur nach der Bestimmung, daß der Schiffer so lange den Dienst fortzusetzen schuldig sei, bis der Rheder die nöthigen Dispositionen habe treffen können, die weitere Vorschrift einzuschalten, daß er jedenfalls die laufende Reise zu vollenden habe.

Eine weitere Beanstandung betraf die Bestimmung, daß der Schiffer nur dann, wenn der Rheder nach Eintreffen seines Entlassungsgesuches die Rückreise unmittelbar nach Hause, d. i. nach dem Heimathshafen oder einem inländischen Hafen anordne, bei dem Schiffe zu verbleiben schuldig sei. Es wurde nämlich bemerkt: diese Bestimmung entspreche den Interessen des Rheders nicht, die doch gewiß eine billige Berücksichtigung finden müßten. Man dürfe nicht verlangen, daß der Rheder, wenn er die Rückreise anordne, auf allen Erwerb durch dieselbe verzichte, sondern müsse ihm die Möglichkeit lassen, auch auf der Rückreise etwas mit dem Schiffe zu verdienen. Da es nun nicht immer möglich sein werde, von dem Hafen aus, in welchem die betreffende Ordre des Rheders den Schiffer treffe, direkt nach dem Heimathshafen oder einem inländischen Hafen Fracht zu bekommen, wohl aber vielleicht hinreichende Fracht nach anderen nahe oder in der Richtung der Rückreise gelegenen Häfen vorhanden sei, so müsse man die betreffende Bestimmung in der Weise fassen, daß auch die Rückkehr in einen solchen Hafen verfügt werden könne; es werde deshalb beantragt, die Worte: „nach dem Heimathshafen oder einem inländischen Hafen" zu streichen und lediglich zu sagen, daß der Schiffer Folge leisten müsse, wenn der Rheder die Rückreise anordne, also der richterlichen Entscheidung anheimzugeben, was als Rückreise zu betrachten sei.

Das eben berührte Bedenken wurde zwar allerdings für begründet erachtet, aber gegen den zuletzt eingebrachten Vorschlag eingewendet, daß er die Sache nicht entscheide, sondern nur zweifelhaft mache und somit Anlaß zu Streitigkeiten gebe, und daß jedenfalls dem Rheder, der in der angegebenen Weise die Rückreise anordnen wolle, die Verpflichtung auferlegt werden müsse, den Schiffer von dem auf der Rückreise erreichten Bestimmungshafen aus auf seine Kosten in die Heimath zurückzubefördern. Demgemäß wurde beantragt und einstimmig beschlossen, zwar den eben besprochenen Antrag anzunehmen, aber folgenden Zusatz hinzuzufügen:

„Endet die Rückreise nicht in dem Heimathshafen oder einem in„ländischen Hafen, so hat der Schiffer Anspruch auf freie Zurück„beförderung von dem Endpunkte der Rückreise nach dem Hafen, „wo er geheuert ist, nebst Beköstigung während der Reise oder nach „seiner Wahl auf eine entsprechende Entschädigung."

Im Wesentlichen waren es auch die eben besprochenen Bedenken, welche Anlaß zur Beanstandung der bei Berathung des

Art. 454

gefaßten Beschlüsse gaben. Die Redaktionskommission hatte nämlich mit Bezug auf diese Beschlüsse vorgeschlagen, die betreffenden Bestimmungen in folgender Weise zu fassen:

b. „Wird eine Zwischenreise unternommen, so kann der Schiffsmann „seine Entlassung und die Auszahlung der verdienten Heuer, aber „keine weitere Entschädigung fordern, wenn seit dem Dienstantritt, „zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem das Schiff in „einem europäischen Hafen und in einem außereuropäischen Hafen „des mittelländischen, schwarzen und azow'schen Meeres oder in „einem anderen Hafen sich befindet.

„Die Entlassung kann nicht gefordert werden, wenn der Schiffs„mann für eine längere Zeit sich verheuert hat, oder wenn das „Schiff unmittelbar nach dem Abgangshafen bestimmt ist.

„In allen Fällen, wo ein Schiff länger als zwei Jahre auswärts „verweilt, tritt in Ermangelung einer anderweitigen Abrede eine „Erhöhung der Monatsheuer ein. Das Maß der Erhöhung be„stimmen die Landesgesetze."

Von mehreren Seiten wurde es nun als höchst bedenklich bezeichnet, wenn man der Mannschaft das Recht, das ihr nach dieser Fassung unzweifelhaft zustände, auch wirklich einräumen würde, das Recht nämlich, in jedem beliebigen Hafen, in welchem das Schiff nach dem Antritte einer Zwischenreise sich befinde, ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe schon beendigt sei oder nicht, also auch in jedem Zwischenhafen ihre Entlassung zu begehren. Es wurde insbesondere hervorgehoben: der Rheder werde durch ein solches Recht oft in die Lage versetzt sein, die Zwischenreise gar nicht ausführen zu können, oder enorme Heuern bezahlen zu müssen, weil in dergleichen Zwischenhäfen, die nicht selten blos aus einer Rhede bestänben, oder nur mit wenigen Häusern bebaut seien, häufig entweder gar kein Ersatz für die austretende Mannschaft zu haben sei, oder nur mit unverhältnißmäßig großen Kosten. Der ganze Schifffahrtsbetrieb werde durch ein so weit gehendes Recht der Mannschaft gefährdet, namentlich da oft nicht blos der eine oder der andere

Schiffsmann, sondern die ganze Mannschaft die Entlassung fordern würde, und der Rheder doch wenigstens darauf müsse rechnen können, daß er mit den bei Beginn der Reise vereinbarten, seinen Berechnungen zum Grunde gelegten Heuern die Reise auch wirklich ausführe; die Mannschaft dürfe deshalb nie anders als nach Vollendung der laufenden Reise ihre Entlassung fordern; zwar würde selbst dann der Rheder noch nicht gegen jeden Nachtheil geschützt sein, indem vielleicht auch in den Häfen, in welchen die Reise sich endige, wenig Mannschaft zu haben sei, indessen sei die Fernhaltung aller Nachtheile nicht möglich, da die Mannschaft doch einmal müsse loskommen können, auch werde das Ziel einer Reise in der Regel ein größerer Hafen sein. Es wurde deshalb und mit Rücksicht auf dasjenige, was zu Art. 437 wegen Anordnung der Rückreise vorgebracht worden ist, vorgeschlagen, den Art. 454 wie folgt zu fassen:

c. „Die Schiffsmannschaft kann jedoch bei Dienstverpflichtung auf un„bestimmte Zeit ihre Entlassung und die Auszahlung der verdienten „Heuer, aber weiter keine Entschädigung fordern, wenn eine Reise „beendet ist und seit dem Dienstantritte ꝛc. ꝛc." (wie im Antrage sub b.)

„Die Entlassung kann nicht gefordert werden, wenn das Schiff „die Rückreise anzutreten bestimmt ist.

„In allen Fällen, wo ein Schiff ꝛc. ꝛc." (wie im Antrage unter b.)

Die Richtigkeit des Vorgetragenen wurde durch Anführung mehrerer Beispiele zu unterstützen versucht, namentlich wurde darauf Bezug genommen, daß bei dem jetzigen Stande des Schifffahrtsbetriebes bei größeren Reisen regelmäßig mehrere Zwischenhäfen angelaufen würden, in denen keine Mannschaft zu haben sei, in denen die Entlassung der Mannschaft also die bedenklichsten Folgen hätte. Dies sei z. B. fast durchgängig bei Reisen nach einem Punkt an der Westküste Amerikas der Fall u. s. w. Intempestive Entlassungsgesuche der Mannschaft zuzulassen, sei gewiß die Absicht des Art. 454 nicht; auch die entsprechenden Bestimmungen der hanseatischen Gesetze, in welchen zuerst das Recht der Mannschaft, nach einer gewissen Reihe von Jahren auch im Auslande die Entlassung zu verlangen, anerkannt worden sei, hätten dieses Recht auf den Augenblick der Vollendung einer Reise beschränkt.

Von einer Seite wurde hiegegen eingewendet, die so eben beantragte Fassung sei deshalb nicht angemessen, weil darin nicht hervorgehoben werde, daß der Mannschaft das Recht, die Entlassung im Auslande zu verlangen, nur dann zustehe, wenn eine Zwischenreise in Frage komme. So lange nämlich die Mannschaft blos zu der Reise verwendet werde, auf welche sie

nach der Anmusterung ausgegangen, dürfe sie ihre Entlassung nicht fordern, auch wenn diese länger als zwei und drei Jahre dauern würde, was in Folge von Unfällen u. dgl. allerdings vorkommen könne. Aus der Fassung der bereits erwähnten neueren hanseatischen Gesetze, in welchen die betreffende Bestimmung zuerst Aufnahme gefunden habe, namentlich aus den in Art. 22 der Hamburgischen Seemannsordnung von 1854 enthaltenen Worten: „Kehrt ein Schiff nicht direkt nach Hamburg zurück" ergebe sich, daß auch diese Gesetze nur den Fall einer Zwischenreise im Auge gehabt hätten. Wenn man hienach auch noch darüber im Zweifel sein könnte, ob die Mannschaft eine einmal angetretene Zwischenreise zu vollenden verpflichtet sein müsse, so scheine doch jedenfalls der Eingang des Antrags unter b im Wesentlichen beibehalten werden zu müssen. Eine theilweise Aenderung der Redaktion sei indessen allerdings erforderlich, denn es könne nicht, wie es nach dem Antrage unter b der Fall zu sein scheine, einzig und allein darauf ankommen, daß die Zwischenreise schon angetreten sei, oder sogleich angetreten werden solle, sondern müsse auch genügen, wenn sie nur erst beschlossen worden. Nach Ablauf der zwei oder drei Dienstjahre müsse die Mannschaft das Recht, die Entlassung zu fordern, auch alsdann haben, wenn die Ausreise vollendet worden und nunmehr, wenn auch erst nach einigen Monaten, eine Zwischenreise angetreten werden solle. Da nun die gegen den Antrag unter b geltend gemachten Bedenken nicht in dem Maße begründet zu sein schienen, daß man wegen derselben gerechten Anlaß haben sollte, das in Rede stehende Recht der Mannschaft noch mehr zu beschränken, da es namentlich auch genügen müsse, wenn schon einmal eine Zwischenreise gemacht worden sei, so werde der Antrag gestellt, den Art. 454 in der Fassung unter b beizubehalten und nur dessen Eingang wie folgt zu ändern:

d. „Wird eine Zwischenreise beschlossen oder ist eine solche beendigt, so ꝛc. ꝛc."

Gegen diese Einwendungen, so weit sie die ausdrückliche Erwähnung der Zwischenreisen betrafen, wurde jedoch wieder entgegnet: Das, was mit der Erwähnung der Zwischenreise bezweckt werde, sei auch die Absicht des Antrags unter c; zu deren Erreichung bedürfe es jedoch des Ausdrucks „Zwischenreise" nicht, denn wenn unter c von Vollendung irgend einer Reise und von der Entlassung der Mannschaft im Auslande außer dem Falle der Rückreise gesprochen werde, so verstehe es sich von selbst, daß entweder die Ausreise oder schon eine andere Zwischenreise vollendet sein müsse und eine andere Zwischenreise angetreten werden solle; von dem Antritte einer anderen als einer Zwischenreise könne in einem solchen Falle selbstverständlich nicht die Rede sein.

Im weiteren Verlaufe der Diskussion ergab sich zwar eine allgemeine Uebereinstimmung darüber, daß intempestive Entlassungsgesuche der Mannschaft möglichst zu beseitigen seien, aber über die Art und Weise, wie dies geschehen solle, bestand eine große Meinungsverschiedenheit. Namentlich wurde gegen den Antrag unter c geltend gemacht: So lange es sich um die Entlassung des Schiffers gehandelt habe, sei es unbedenklich gewesen, den Augenblick der Vollendung der Reise als den entscheidenden anzusehen, der Schiffer sei wohl im Stande, mit Rücksicht auf die Certepartien, auf seine Instruktionen u. dgl. zu ermessen, wann eine Reise beendigt sei und eine neue beginnen solle. Anders verhalte sich die Sache aber bei der Mannschaft. Die Bedeutung des Wortes „Reise" sei ohnehin höchst schwankend und unbestimmt, die Mannschaft könne deshalb zugleich aber auch noch aus anderen Gründen gar kein Urtheil hierüber haben, denn sie erhalte von dem, was zwischen dem Schiffer und Rheder oder dem Charterer über die Bestimmung der Reise verabredet worden sei, in der Regel keine genügende Kenntniß, sei also dem Schiffer ganz in die Hand gegeben und ihr Recht auf Entlassung werde ganz illusorisch, wenn sie den Nachweis erbringen solle, daß eben eine Reise vollendet sei, zumal auch bei großen Seefahrten der ganze Verlauf der Reise nicht immer im Voraus, sondern oft durch die in dem einen oder dem anderen Zwischenhafen bereit gehaltenen Ordres geregelt werde. Es sei deshalb unerläßlich, das in Rede stehende Recht der Mannschaft an ein leicht erkennbares, äußeres Zeichen zu knüpfen. Es wurde demgemäß vorgeschlagen, zu bestimmen, daß die Mannschaft in jedem Hafen ihre Entlassung zu fordern berechtigt sei, in welchem geladen oder gelöscht werde, jedoch selbstverständlich mit Ausschluß des Nothhafens; von einem anderen Herrn Abgeordneten wurde anheimgegeben, zu setzen: „in jedem Hafen, in welchem die Ladung ganz oder doch zum größten Theile gelöscht wird," zumal dieser Vorgang in der Regel mit dem Endpunkte einer Reise zusammentreffe.

Gegen diese Vorschläge wurde jedoch wieder auf die zur Begründung des Antrags unter c geltend gemachten Bedenken Bezug genommen, weil sie dadurch keineswegs beseitiget würden. Es wurde insbesondere unter Bezug auf das bereits oben erwähnte Beispiel hervorgehoben, daß die von Europa mit Ausfuhrartikeln nach der Westküste von Amerika abgehenden Schiffe regelmäßig in fünf bis sechs kleineren Zwischenhäfen ihre Ladung nach und nach entlöschten, in denen, wie schon erwähnt, der Dienstaustritt der Mannschaft den ganzen Schifffahrtsbetrieb in Frage stellen würde. Von Seiten der in diesem Sinne sich aussprechenden Herren Abgeordneten

wurden die wegen der Dehnbarkeit des Begriffes: „Reise" erhobenen Bedenken nicht für begründet gehalten und geltend gemacht: Weder der Schiffer noch die Mannschaft werde darüber leicht in Zweifel sein, wann eine bestimmte Reise ihr Ende erreiche. Niemand von ihnen werde dasselbe in dem Anlaufen eines Hafens finden, in welchem ein Theil der Ladung eingenommen oder gelöscht werde, häufig aber dann, wenn das Schiff eine ganz andere als die ursprünglich bestimmte Richtung einschlage u. dgl. Geschäftskundige würden, wenn sie die Frage, ob eine Reise zu Ende sei, und eine neue beginne, nach der Natur der Sache zu entscheiden hätten, hiebei kaum einen Fehlgriff thun, weshalb es sich allerdings empfehle den Antrag unter c anzunehmen und durch den Konsul ꝛc. in jedem einzelnen Falle entscheiden zu lassen, ob die Reise beendigt und somit der Entlassungsantrag der Mannschaft begründet sei, oder nicht, was ja auch aus den Schiff und Ladung betreffenden Papieren erhellen werde.

Ein Mitglied hielt dafür, der entscheidende Augenblick müsse der sein, in welchem das Schiff seine augenblickliche Bestimmung vollständig erfüllt habe, also z. B. wenn ein Schiff in Ballast nach Ostindien ausgesandt sei, um dort eine Ladung zu holen, der Augenblick, in welchem das Schiff in Ostindien ankomme, und beantragte deshalb zu setzen: „in jedem Hafen, in welchem die Ladung eingenommen oder gelöscht wird."

Ein anderes Mitglied gab anheim, mit Rücksicht darauf, daß unter Umständen selbst am Ziele der Reise gar keine Mannschaft zu haben sei oder nur gegen außerordentlich große Heuer, (z. B. bei Reisen nach Californien) das Recht der Mannschaft auf Entlassung nur in denjenigen Häfen anzuerkennen, in denen ein entsprechender Ersatz für dieselbe zu haben sei.

Bei der Abstimmung wurde der erste Absatz des Antrages unter c mit 7 gegen 5 Stimmen angenommen.

Zu Absatz 2 wurde nach kurzer Diskussion mit 8 gegen 4 Stimmen beschlossen, die Mannschaft in der in Rede stehenden Beziehung gleich dem Schiffer zu behandeln.

Bei Berathung der vorbehaltenen

Art. 458 und 460

wurde von einem Herrn Abgeordneten in der Absicht, zu verhindern, daß Schiffsleute in hülflosem Zustande im Auslande zurückgelassen würden, da dies selbst im Falle einer verschuldeten Dienstentlassung nicht gerechtfertigt und eine unverhältnißmäßige Bestrafung des Schuldigen wäre, folgende Bestimmung anzunehmen beantragt:

„Die unfreiwillige Zurücklassung eines Schiffsmannes im Auslande „ist auch nach der Auflösung des Dienstvertrages nur dann zu„lässig, wenn dessen Zustand oder die Verhältnisse des Schiffes „dieselbe erfordern.

„Wie dieser Umstand zu konstatiren sei, in welchen Häfen die „Ausschiffung erfolgen dürfe und wie weit und auf welche Weise „für die Rückbeförderung im Auslande entlassener oder zurückgeblie„bener Schiffsleute zu sorgen sei, wird, so ferne dieses Gesetzbuch „nichts darüber verfügt, durch die Landesgesetze bestimmt."

Zur Vermeidung von Mißdeutungen fügte der Herr Antragsteller hinzu, daß mit dem Ausdrucke „erfordern" nicht allein der Fall der unabweisbaren Nothwendigkeit, sondern auch der Fall getroffen werden solle, in welchem die Ordnung und Disciplin im Schiffe, der Verkauf des Schiffs, der Zweck der Seefahrt u. dgl. dies angemessen erscheinen ließen.

Es wurde jedoch eingewendet: Der Grundsatz, daß kein Seemann im Auslande abandonnirt werden dürfe, der auch in dem vorliegenden Antrage zur Geltung gebracht sei, habe allerdings in mehreren Gesetzgebungen Anerkennung gefunden, wie z. B. in der englischen, und sei sowohl durch Rücksichten der Humanität als durch das Bestreben, die Mannschaft dem Seedienste ihrer Heimath zu erhalten, motivirt. Indessen sei er nicht in allen Staaten zur Geltung gekommen, und die Interessen der verschiedenen Staaten seien in dieser Beziehung auch keineswegs gleich; zudem sei der fragliche Satz von überwiegend politischer Bedeutung und jedensfalls in der jetzt beantragten Ausdehnung vom Standpunkte des Privatrechts nicht richtig, sondern müsse mindestens auf die Fälle beschränkt werden, in denen der zurückbleibende Schiffsmann nicht leicht Gelegenheit zur Zurückbeförderung finden könne. Denn es sei z. B. nicht abzusehen, weshalb ein Hamburgischer Schiffer nicht berechtigt sein sollte, anders als in Folge von besonders wichtigen Gründen und erst nach deren Konstatirung einen entlassenen Schiffsmann in Bremen auszuschiffen. Es wurde deshalb beantragt und einstimmig beschlossen, die Art. 458 und 460 zu streichen und auszusprechen, daß die Entscheidung über die in diesen Artikeln und in dem vorstehenden Antrage behandelten Fragen den Landesgesetzen anheim gegeben sei. Zu

Art. 463

Absatz 1 wurde bemerkt, daß derselbe unentbehrlich sei, obwohl er nach allgemeinem bürgerlichen Rechte als selbstverständlich betrachtet werden könnte, weil das bestehende Seerecht hievon abweiche (in manchen Gesetzgebungen werde nämlich den Erben des Verstorbenen die Heuer des

ganzen Sterbemonats zugesprochen) und namentlich auch die älteren Seerechte andere Bestimmungen enthielten, auch ohne den Absatz 1 in dem Falle, wenn die Heuer in Bausch und Bogen bedungen sei, gezweifelt werden könnte, ob der verstorbene Schiffsmann überhaupt schon etwas verdient habe. Absatz 1 wurde hienach einstimmig angenommen und nebstdem auszusprechen beschlossen, daß der Rheder, wie es allgemein üblich, auch die Beerdigungskosten zu bestreiten verpflichtet sei.

Zu Absatz 2 wurde bemerkt: Nach den älteren und vielen neueren Seerechten erhielten die Erben des bei der Vertheidigung des Schiffs getödteten Schiffsmannes die Heuer für die ganze Reise. Der Entwurf habe im Prinzipe dieser Auffassung sich angeschlossen. Allein bei der großen Ausdehnung und der langen Dauer der Reisen, wie sie in der neueren Zeit üblich geworden seien, müsse es bedenklich erscheinen, den Rechtssatz beizubehalten, oder gar noch, wie der Entwurf beabsichtige, auszudehnen. Es könne auch nicht genügen, daß der Entwurf nur von der Heuer bis zur Ankunft im Bestimmungsorte rede. Denn abgesehen davon, ob hiemit etwas anderes habe ausgedrückt werden sollen, als in jenen neueren Seegesetzen sich finde, nämlich, daß die Heuer für die ganze Reise nur in so weit zu zahlen sei, als dieselbe demnächst glücklich vollendet werde, so werde in jetziger Zeit gerade die Heuer bis zur Ankunft am Bestimmungsorte in vielen Fällen eine unverhältnißmäßige Höhe erreichen. Deshalb und da der Verstorbene nicht immer von Frau und Kindern, sondern oft auch von entfernten Verwandten beerbt werde, für welche durch besonders günstige Vorschriften zu sorgen, kein genügender Grund vorhanden sei, da überdies durch den zu Art. 462 gefaßten Beschluß billigen Anforderungen Genüge geschehen sei, indem den Hinterlassenen der bei der Vertheidigung des Schiffes gebliebenen Seeleute eine angemessene Belohnung zugesprochen worden, wurde beantragt, den Absatz 2 zu streichen, eventuell denselben dahin zu beschränken, daß die Erben des Verstorbenen die bis zur Ankunft des Schiffes im nächsten Hafen laufende Heuer erhalten sollten. Bei der Abstimmung wurde zunächst der eventuelle Antrag mit 8 gegen 4 Stimmen abgelehnt, sodann aber die Streichung des zweiten Absatzes mit demselben Stimmenverhältnisse beschlossen.

Zu

Art. 464

wurde gleichfalls die Streichung beantragt, da sein Inhalt nicht privatrechtlicher Natur sei. Es wurde jedoch darauf entgegnet: Die Vorschrift sei allerdings civilrechtlicher Bedeutung, indem sich der Schiffer den Inte-

ressenten verantwortlich mache, wenn er derselben nicht genüge; sie sei auch in vielen älteren und neueren Seerechten enthalten, ihre Beibehaltung demnach rathsam. Um indessen mehreren gegen das vorgeschriebene Verfahren geäußerten Bedenken zu begegnen, wurde beantragt und mit 9 gegen 3 Stimmen auszusprechen beschlossen, daß der Schiffer verbunden sei, für die Inventarisirung und Aufbewahrung des Nachlasses auf der Reise verstorbener Schiffsleute zu sorgen, daß die näheren Bestimmungen über das Verfahren aber durch die Landesgesetze festzustellen seien. Der Antrag auf Streichung des Artikels wurde mit 10 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Art. 465

wurde ohne Beanstandung und mit der Ausdehnung, daß auch die Feuerleute und Aufwärter gleich der Mannschaft zu behandeln seien, angenommen und nur die Streichung des Wortes „ausdrücklich“ verfügt.

Auf den Antrag eines Herrn Abgeordneten wurde hierauf noch beschlossen, an einer entsprechenden Stelle des Gesetzes ausdrücklich zu sagen, daß die Mannschaft auf Anfordern schuldig sei, Verklarung abzulegen und erläuternd bemerkt, dieser Beschluß stehe mit dem Beschlusse auf Seite 1875 f. des Protokolles nicht im Widerspruche, indem es sich dort um eine viel weiter gehende Bestimmung, nämlich um Statuirung der Pflicht der Mannschaft gehandelt habe, auch ohne Aufforderung nach dem Hinwegfallen des Schiffers und der Schiffsoffiziere selbstständig Verklarung abzulegen.

CCXLIII. Sitzung.

Hamburg, am 27. Oktober 1858.

In heutiger Sitzung wurde unter Leitung des Herrn Präsidenten Dr. Ritter von Raule zur Berathung der in

Art. 407

des preuß. Entwurfes behandelten und früher vorbehaltenen Frage über gegangen, in wie weit der Rheder für Delikte des Schiffers und der Schiffsmannschaft zu haften verbunden sei. Hiezu wurde folgender Antrag eingebracht und der Berathung zum Grunde gelegt:

„Der Rheder ist für den Schaden verantwortlich, welchen der Schiffer oder ein Schiffsmann in Ausführung der ihnen obliegenden „Dienstverrichtungen durch ihr Verschulden einem Dritten zufügen. „Für den durch das Verschulden eines obrigkeitlich bestellten „Lootsen, welchen der Schiffer auf Grund einer bestehenden „Verordnung oder aus Vorsicht anzunehmen genöthigt war, „entstandenen Schaden ist weder der Rheder noch der Schiffer „verantwortlich."

Bei Diskussion des ersten Absatzes wurde sowohl von Seiten des Herrn Antragsstellers als von anderen ihm beitretenden Mitgliedern für dessen Beibehaltung im Wesentlichen Folgendes angeführt: Ein Satz, wie der hier in Frage stehende, sei, was die Schiffsmannschaft betreffe, im Wesentlichen schon im römischen Rechte und noch unbedingter fast in allen älteren und in vielen neueren Seerechten, z. B. im § 9 der Bremischen Verordnung vom 9. Januar 1832 über die Verbindlichkeit der Rheder aus Verträgen und Versehen des Schiffers enthalten, von mehreren Gerichtshöfen noch in der neueren Zeit als geltender Rechtssatz anerkannt und in Anwendung gebracht worden, und durch ein besonderes, seerechtliches Bedürfniß gerechtfertiget, so daß seiner Aufnahme in das Gesetzbuch nicht mit Erfolg entgegengehalten werden könne, daß er mit den Grundsätzen des allgemeinen bürgerlichen Rechtes über das Mandat u. dgl. nicht in Einklang stehe. Die Rücksicht auf die Sicherheit des Publikums und des Ver-

kehrs und außerdem noch die Erwägung, daß im Auslande fast allenthalben wegen des durch den Schiffer und die Schiffsmannschaft gestifteten Schadens das Schiff in Anspruch genommen werden könne, und die deutsche Schifffahrt in empfindlichen Nachtheil versetzt würde, wenn sie sich im Auslande die Anwendung des in Rede stehenden Rechtssatzes gefallen lassen müßte, ohne daß dasselbe in deutschen Häfen und vor deutschen Gerichten gegenüber fremden Schiffen geschehen könnte, seien Grund genug für die Rechtfertigung des Absatzes 1. Wie anders als dadurch, daß der fragliche Satz einem seerechtlichen Bedürfnisse entspreche, und daß die Sätze des allgemeinen bürgerlichen Rechtes über die Haftung des Mandanten für das Verschulden seines Mandatars sich für das Seerecht als unzureichend erwiesen hätten, lasse sich unter Anderem die Erscheinung erklären, daß nach übereinstimmender Auffassung aller Seerechte mindestens wegen schuldbar veranlaßter Uebersegelungen das übersegelnde Schiff in Anspruch genommen werden dürfe? Die Conferenz habe übrigens für das gesammte Gebiet des Handelsrechtes das Bedürfniß einer Abweichung von den Sätzen des gemeinen Rechtes über die Haftung des Mandanten für das Verschulden des Mandatars durch die Aufnahme des Art. 53 des Entwurfes aus zweiter Lesung schon anerkannt. Zwischen dem vorliegenden Antrage und den ältesten Seerechten einerseits, und dem hanseatischen Seerechte sowie dem allgemeinen preuß. Landrechte andererseits, bestehe zwar noch in so ferne ein Unterschied, als nach den letzteren die Haftbarkeit des Rheders für die Delikte des Schiffers und der Mannschaft nur eine subsidiäre sei. Da indessen in der Mehrzahl der Fälle eine Vorausklagung des Schiffers und der Mannschaft wegen des Mangels entsprechender Exekutionsmittel ohne Erfolg bleiben werde, scheine die Vorschrift, daß die Haftbarkeit des Rheders nur eine subsidiäre sein solle, wenig praktischen Werth zu haben, weshalb füglich von derselben Umgang genommen werden könne.

Der vorliegende Antrag wurde jedoch mehrfach beanstandet und zwar zunächst wegen seiner Fassung. Es bestand nämlich eine Meinungsverschiedenheit darüber, welche Tragweite der erste Absatz des Antrages nach seiner jetzigen Fassung habe. Es wurde hiebei geltend gemacht: Nach der vorliegenden Redaktion müsse der Rheder sogar für jeden Schaden einstehen, der bei Gelegenheit der Ausführung der dem Schiffe und der Mannschaft obliegenden Dienstverrichtungen verursacht werde. Eine solche Bestimmung gehe ohne Zweifel viel zu weit; sie würde z. B. dem Rheder die Verpflichtung auferlegen, für die Wittwe und Waisen desjenigen zu sorgen, den sein Schiffsmann, nachdem er mit ihm bei Ausführung seines

Dienstes in Streit gerathen, weil vielleicht keiner dem anderen im Hafen ausweichen wollte, getödtet habe, u. dgl. Es sei deshalb unvermeidlich eine Fassung zu wählen, durch welche deutlich hervorgehoben werde, daß diejenigen Delikte, zu denen die Ausübung des Dienstes blos die Gelegenheit gegeben habe, nicht von der in Rede stehenden Bestimmung getroffen sein sollten, demnach etwa zu setzen: „durch Ausführung ihrer Dienstverrichtungen, wobei ein Schade durch Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft entsteht“ u. s. w. Dem gegenüber wurde jedoch geltend gemacht: Es sei die Absicht des zur Debatte gebrachten Antrages keinesweges, auch die blos gelegentlich der Dienstverrichtung verübten Delikte zu treffen, so wenig als dies die Absicht des Art. 53 des Entwurfes aus zweiter Lesung sei. Die ganz unzweifelhafte Meinung des Antrages gehe vielmehr nur dahin, zu bestimmen, daß der Rheder für diejenigen Delikte des Schiffers und der Mannschaft zu haften habe, welche mit der Ausführung ihrer Dienstverrichtungen in einem inneren Zusammenhange ständen, also für einen Schaden, der durch die Art und Weise, in der der Schiffer und die Mannschaft den Dienst ausgeführt habe, veranlaßt werde. In diesem Sinne sei der beantragte Rechtssatz auch ohne Zweifel wohl begründet, denn wenn z. B. die Mannschaft eines Schiffes in einem Hafen beim Befestigen des Schiffes das Tau so ungeschickt spanne, daß es andere Boote umstürze und in Folge hievon die darin befindlichen Güter zu Grunde gingen, so sei es wohl angemessen, den Rheder für den Schaden verantwortlich zu machen. Da nun der Art. 53 auch nichts anderes sagen wolle, als was hier dargelegt worden und es sich nicht empfehle, denselben Gedanken in einem und demselben Gesetze auf verschiedene Weise auszudrücken, so sei die Fassung des Art. 53 ohne Zweifel auch hier jeder anderen vorzuziehen. Andere Mitglieder hielten indessen dafür, daß das Interesse der möglichsten Sicherheit des Ausdrucks das der Gleichmäßigkeit desselben überwiege, und schlossen sich deshalb dem zuerst erwähnten Fassungsvorschlage an.

Mehrere von den Herren Abgeordneten, insbesondere der Herr Abgeordnete von Mecklenburg sprachen sich jedoch dahin aus, daß von einer Bestimmung im Sinne des vorliegenden Antrags gänzlich Umgang zu nehmen sei und führten hiefür an: Nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte sei der Mandant nicht schuldig, für die von dem Mandatar bei Ausführung des Auftrags verübten, ihm nicht ausdrücklich aufgetragenen Delikte zu haften, so weit nicht eine culpa in eligendo in Frage komme. Von dieser auch der Billigkeit völlig angemessenen Bestimmung eine Ausnahme für das Seerecht zu machen, sei kein zureichender Grund vorhanden.

Das Interesse der Sicherheit des Verkehrs genüge zur Rechtfertigung einer solchen Ausnahme nicht, denn dieses sei in vielen anderen Verhältnissen in demselben Maße vorhanden und gleichwohl nicht als zureichender Grund für Abänderung der Rechtssätze über das Mandat angesehen worden. Nur in so weit der Mandatar mit dem Willen des Mandanten gehandelt habe, oder in so weit nach gesetzlicher Vorschrift der Wille des Mandanten als vorhanden angenommen werde, könne seine Handlung als die des Mandanten gelten; nehme man das Prinzip für Kontraktsabschlüsse an, so müsse es noch viel mehr für Delikte gelten; was nicht mit dem Willen des Mandanten geschehe, liege extra mandatum, geschehe allemal bei Gelegenheit der Ausführung des Mandats. Zweckmäßigkeitsrücksichten könnten in einzelnen Beziehungen bestimmt begrenzte Ausnahmen rechtfertigen, z. B. bei der Verpflichtung ex recepto, für An- und Uebersegelungen, zum Schutz von Hafenanlagen, zur Aufrechthaltung der Hafenpolizeiordnung, u. s. w. Dagegen sei es nicht gerechtfertigt, für Delikte der Schiffsbesatzung ganz generell von einem Fundamentalprinzip des Civilrechts abzuweichen. Auch die allegirte Bremer Verordnung sei nicht so aufzufassen, wie dies bei Motivirung des Absatzes 1 geschehen sei; sie solle nicht sagen, daß der Rheder für die Delikte des Schiffers und der Mannschaft hafte, sondern daß seine Haftung, wenn sie überhaupt begründet sei, nur subsidiär eintrete. So weit, wie der vorliegende Antrag seien auch die berührten Urtheile der Gerichtshöfe nicht gegangen, und endlich sei auch der Art. 53 des Handelsgesetzbuches kein Grund für die Annahme des vorliegenden Antrags. Nach Art. 53 habe nämlich der Prinzipal nur für die Handlungen der Prokuristen und Handlungsbevollmächtigten als solcher und, nachdem der Art 57. des preuß. Entwurfes abgelehnt worden sei, nicht für die Delikte der Handlungsgehülfen einzustehen. Die Haftung des Prinzipals beschränke sich also auf Delikte solcher Personen, welche zum Abschluß von Rechtsgeschäften berufen seien, somit nicht auf die Delikte solcher Hülfspersonen, die blos faktische Dienste leisteten, und nur auf diejenigen Delikte der Ersteren, die sie in Ausübung ihrer Aufträge als Prokuristen und Bevollmächtigte begingen, also auf ihr Verschulden, wenn es bei Abschluß von Kontrakten oder bei den mehr juristischen als faktischen Handlungen der Kontraktserfüllung u. dgl. vorkomme, somit nicht einmal auf das Verschulden dieser Personen, wenn dieselben zugleich Handlungsgehülfen seien und sich in dieser Eigenschaft bei blos faktischen Dienstverrichtungen Versehen zu Schulden kommen ließen. Hier solle dem Rheder aber auch die Haftung für die Delikte blos faktischer Hülfspersonen und Arbeiter, nämlich der ganzen Schiffsmannschaft, aufgebürdet werden, und

zwar nicht allein die Haftung für den einen oder den anderen selbsterwählten Gehülfen, sondern für eine ganze Menge, noch dazu nicht von ihm selbst, sondern vom Schiffer auserwählter Hülfspersonen. Zu allem dem komme noch, daß die Unterscheidungen, auf welche es dem Obigen zufolge bei Anwendung des beantragten Satzes ankomme, höchst schwierig, ja in einzelnen Fällen fast unmöglich sein, somit eine große Menge von Prozessen im Gefolge haben würden, und daß der Antrag nothwendig zu dem seltsamen Resultate führe, daß der Rheder für eine und dieselbe Handlung bald haftbar sein werde und bald nicht zu haften brauche, je nachdem sie von einem Schiffsmann oder einem anderen Arbeiter vorgenommen worden sei. Wenn z. B. zwei Leute, ein Matrose und ein anderer Arbeiter auf einem Schiffe mit Laden oder Löschen beschäftiget seien, und hiebei in Folge eines Versehens des Matrosen ein Dritter Schaden nehme, so müßte, falls Absatz 1 zur Geltung käme, der Rheder haften, während er von Haftung frei wäre, wenn der andere Arbeitsmann sich bei derselben Arbeit ganz desselben Versehens schuldig gemacht hätte.

Bei der Abstimmung wurde Absatz 1 in dem Sinne, daß der Rheder für den Schaden, der durch Ausübung der Dienstverrichtungen des Schiffers und der Mannschaft, wobei sie sich ein Verschulden hätten beikommen lassen, entstanden sei, zu haften habe, mit 7 gegen 5 Stimmen angenommen und der Antrag auf Streichung desselben mit demselben Stimmenverhältnisse abgelehnt.

Zum zweiten Absatze des Eingangs erwähnten Antrags wurde bemerkt: Die Aufnahme einer Bestimmung im Sinne des Absatzes 2 sei allerdings schon bei der Berathung des Art. 418 des preuß. Entwurfs abgelehnt worden, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die Mehrheit der Versammlung seinen Inhalt für selbstverständlich gehalten habe, in so weit dem Schiffer weder in Ansehung der Frage, ob die Aufnahme eines Lootsen nothwendig gewesen, noch rücksichtlich der Wahl und der Ueberwachung desselben, noch rücksichtlich der Ausführung seiner Befehle irgend ein Verschulden zur Last falle, und weil sie im Uebrigen der Ansicht gewesen sei, daß die Aufnahme einer ausdrücklichen Bestimmung hierüber Bedenken errege, indem der Schiffer dadurch verleitet werden könnte, minder sorgfältig zu sein, sobald ein Lootse an Bord gekommen, und selbst ohne Noth einen solchen anzunehmen, um gerade in den entscheidendsten Augenblicken seine Verantwortung auf denselben zu übertragen. Indessen sei jetzt nach Annahme des ersten Absatzes ein neuer dringender Grund vorhanden, auf die Sache zurückzukommen und den Absatz 2 aufzunehmen, gegen den

jetzt um so weniger ein Anstand vorliege, als die Bedenken, die bei Berathung des Art. 418 obgewaltet hätten, durch die Fassung des Antrags beseitiget seien. Wenn nämlich die Frage, ob der Rheder für das Verschulden des Lootsen hafte, im Gesetze nicht entschieden werde, und dann vor dem Richter zur Entscheidung komme, so sei zu befürchten, daß der Rheder ohne Weiteres auch für den obrigkeitlich bestellten Lootsen zu haften für schuldig erachtet würde, selbst dann, wenn der Schiffer einen solchen an Bord zu nehmen, durch die Hafenordnungen 2c. verpflichtet gewesen. Denn der Richter werde voraussichtlich davon ausgehen, daß der Lootse während der Dauer seiner Anwesenheit an Bord als zur Schiffsmannschaft gehörig oder gar als Vertreter des Schiffers anzusehen sei und daher den Rheder, wie der Schiffer, durch fehlerhafte nautische Leitung verpflichte. Wenn man nun auch darüber in Zweifel sein könne, ob diese Haftbarkeit nicht in allen denjenigen Fällen aufrecht zu halten sei, in denen der Schiffer einen nicht obrigkeitlich autorisirten, oder zwar einen autorisirten Lootsen, aber aus übertriebener Aengstlichkeit und ohne Noth, an Bord aufgenommen habe, so müsse die Haftbarkeit doch jedenfalls in denjenigen Fällen beseitiget werden, in welchen der Schiffer aus gegründeter Vorsicht oder durch die Gewalt des Gesetzes und der Obrigkeit eine von der letzteren vorgeschriebene Person als Lootsen an Bord zu nehmen und ihr die Leitung des Schiffes zu übertragen gezwungen gewesen sei. Zur Beseitigung von Mißverständnissen müsse jedoch noch bemerkt werden, daß Absatz 2 sich zunächst nur auf die Fälle der Beschädigung eines Dritten beziehen, die Erledigung der Frage also, was bezüglich der Beschädigung der Ladungsinteressenten und Passagiere Rechtens sei, bis zur Berathung der betreffenden Titel vorbehalten bleiben, und durch Absatz 2 den Fällen nicht präjudizirt werden solle, in denen das Verschulden den Lootsen nicht allein, sondern aus irgend einem Grunde zugleich den Schiffer treffe.

Die Aufnahme des zweiten Absatzes wurde jedoch auch in der heutigen Debatte und zwar im Wesentlichen aus den bereits in der Diskussion vom 5. Juli d. J. (Protokoll Seite 1781 flg.) geltend gemachten Gründen beanstandet und hinzugefügt: Die Befürchtung, daß man in der Folge den Lootsen für die Dauer seiner Dienstleistung geradezu als den Stellvertreter des Schiffers ansehen könnte, sei nicht begründet; der Lootse sei eine hinreichend bestimmte, seerechtliche Person, von der nicht zu befürchten stehe, daß man sie ohne Weiteres mit dem Schiffer identificiren werde. Die Annahme des ersten Absatzes des heute eingebrachten Antrags sei demnach kein hinreichender Grund für die Annahme des Absatzes 2. Letz-

tere würde aber um so bedenklicher sein, als es kaum gelingen würde, das argumentum e contrario, daß in den von Absatz 2 nicht erfaßten Fällen die Haftung des Rheders für das Verschulden des Lootsen statt haben solle, gänzlich fern zu halten. Auch von Seiten vieler Sachverständigen, welche von dem Inhalte der Berathungen über Art. 418 Kenntniß erhalten hätten, sei mehrfach die Ansicht geäußert worden, daß die Aufnahme der neuerdings wieder vorgeschlagenen Bestimmung höchst bedenklich sei. Wenn man sich auf Frankreich und England berufe, so stehe dem entgegen, daß die Praxis in Frankreich über die angeregte Frage im hohen Grade schwankend sei, und in Bezug auf England müsse es dahin gestellt bleiben, ob der § 388 der Akte vom Jahre 1854 nicht ausschließlich die persönliche Haftpflicht des Rheders betreffe, also dessen Haftung mit Schiff und Fracht unberührt lasse. Jedenfalls müsse die beantragte Bestimmung auf die obrigkeitlich, für das betreffende Revier bestellten Lootsen beschränkt werden. In so ferne weiterhin der in Rede stehende Absatz sich auf die Beschädigung anderer Personen als der Ladungsinteressenten und Passagiere beziehen solle, müsse auch jedenfalls der Vorbehalt geltend gemacht werden, daß das Nähere über die Rechtsverhältnisse bei Uebersegelungen u. dgl. erst bei dem betreffenden Titel bestimmt werde, da es sich erst dann zeigen werde, ob für Haftung des Schiffes in solchen Fällen das Vorhandensein eines Verschuldens präjudizirlich sein solle oder nicht.

Ein Mitglied beantragte im Hinblick darauf, daß der Schiffer nicht immer in der Lage sei, zu prüfen, ob der sich ihm darbietende Lootse ein obrigkeitlich autorisirter sei, daß die obrigkeitlich bestellten Lootsen bei der Mangelhaftigkeit der betreffenden Einrichtungen in verschiedenen Staaten mitunter sogar weniger zuverlässig seien als andere, daß der Schiffer da, wo er einen Lootsen haben müsse, nicht immer einen obrigkeitlich bestellten haben könne und oft großes Unglück daraus entstehen würde, wenn der Schiffer mit Rücksicht auf die ihm nach wie vor obliegende Haftung aus Aengstlichkeit und Mißtrauen das Kommando dem Lootsen wieder abnehmen würde, den Absatz 2 auf alle aus gerechtfertigter Vorsicht oder in Folge bestehender Verordnungen aufgenommene Lootsen auszudehnen und die Worte; „obrigkeitlich bestellten“ zu streichen.

Bei der Abstimmung wurde jedoch mit 11 gegen 1 Stimme zunächst der Beschluß gefaßt, den Absatz 2 auf obrigkeitlich, für das betreffende Revier bestellte Lootsen zu beschränken, sodann aber mit 9 gegen 3 Stimmen die Streichung des zweiten Absatzes beschlossen, jedoch mit dem Vorbehalte später erforderlichenfalls auf den Gegenstand zurückzukommen.

Hierauf ging die Versammlung zur Berathung der am Schluße der 240. Sitzung vorbehaltenen Frage über, was im Falle der Erkrankung des Schiffers hinsichtlich seiner Verpflegung ꝛc. Rechtens sein solle.

Hiezu wurde folgender Antrag eingebracht:

„Wird der Schiffer nach Antritt der Reise ohne sein Verschulden „krank oder verwundet, so fallen die Kosten seiner Verpflegung und „Heilung dem Rheder zur Last. Muß er am Lande zurück gelassen „werden, so gebührt ihm außerdem freie Zurückbeförderung (Art. „446) oder nach Wahl des Rheders eine entsprechende Entschädigung. „Die Verpflichtung des Rheders, die Kosten der Verpflegung und „Heilung zu tragen, endet, sobald der Schiffer das Schiff verläßt, „und die Führung desselben aufgiebt. Auch hat er nur bis zu „diesem Zeitpunkt auf die Heuer Anspruch. Der Rheder haftet „aus diesem Artikel nur nach Maßgabe des Art. 411."

Die Beschränkungen, welche dieser Vorschlag gegenüber den Beschlüssen der Versammlung über die Verbindlichkeiten des Rheders im Falle von Erkrankungen und Verwundungen der Mannschaft enthält, schienen dem Herrn Antragsteller aus mehreren Gründen nöthig zu sein. Derselbe bemerkte nämlich: Wenn dem Rheder die Verpflichtung, für den erkrankten Schiffsmann zu sorgen, in einem weiten Umfange auferlegt sei, so rechne man darauf, daß der Schiffer seiner Verbindlichkeit, die Mannschaft durch gehörige Ueberwachung und Disciplin, durch Verabreichung gesunder und genügender Kost, Nichtüberbürdung mit Arbeiten u. dgl. vor Krankheiten möglichst zu schützen, um so pünktlicher nachkommen werde. Von einem solchen Motive könne einleuchtend in Betreff des Schiffers selbst keine Rede sein. Jene Verpflichtung des Rheders werde ferner in dem Falle besonders drückend, wenn ein Schiffsmann in der Fremde am Lande zurückbleiben müsse. Indeß werde schon der Schiffer dafür sorgen, daß dies nur im Falle der wirklichen Noth geschehe, während dem Schiffer gegenüber, wenn dieser selbst erkranke, jede Controle fehle. Außerdem sei zu erwägen, daß die Last der Verpflegung des Schiffers eine größere sei, als die der Verpflegung eines gewöhnlichen Schiffsmannes, daß der Rheder in der Regel ohnehin durch die Erkrankung des Schiffers in großen Nachtheil gerathe, und daß der Schiffer ein besseres Einkommen als die Mannschaft habe, somit sich leichter selbst verpflegen könne, daß endlich die Nothwendigkeit, die Berufstreue und Arbeitslust der Mannschaft, namentlich im Falle der Gefahr, durch möglichst liberale Bestimmungen über die Verpflegung in Erkrankungsfällen ꝛc. ꝛc. zu steigern, bei dem Schiffer nicht im gleichen Maße vorhanden sei.

Ein Mitglied empfahl folgende Bestimmung:

„Wird der Schiffer nach Antritt der Reise ohne sein Verschulden „krank oder verwundet, so fallen die Kosten seiner Verpflegung und „Heilung außerhalb des Heimathshafens dem Rheder zur Last. „Geht die Führung des Schiffes auf einen anderen über, so hat er „außer seinem Verdienst bis dahin auch noch Anspruch auf freie „Rückbeförderung oder auf eine entsprechende Entschädigung nach „seiner Wahl."

In der Diskussion über diese Vorschläge machte sich die Auffassung geltend, daß die angeführten Gründe nicht genügten, den Schiffer im Wesentlichen ungünstiger zu behandeln, als den Schiffsmann, zumal mitunter sein Einkommen mit den Kosten, welche die Heilung und Verpflegung im Auslande verursachen würde, nicht in einem entsprechenden Verhältnisse stehe. Es wurde deshalb auch nach kurzer Debatte mit 7 gegen 5 Stimmen der Beschluß gefaßt, daß der Schiffer in Ansehung seiner Verpflegung und Heilung außerhalb des Heimathshafens, vorbehaltlich der nachfolgenden Modifikationen, der Mannschaft gleich zu stellen sei. Vor Allem wurde nämlich in der Erwägung, daß eine Verpflegung des Schiffers auf Kosten des Rhebers, so lange sich der Erstere in der Heimath befinde, weder nothwendig noch üblich sei, beschlossen, daß die betreffende Verbindlichkeit des Rhebers mit dem Augenblick ihr Ende erreichen solle, in welchem der Schiffer nach Beendigung der Rückreise das Schiff verlasse; ferner wurde in der Erwägung, daß es der Stellung des Schiffers nicht entsprechend sei, die bei der Mannschaft besonders hervorgehobenen Fälle selbstverschuldeter Krankheit und Verwundung, in welchen der Rheder keine Verpflichtung zur Bezahlung der Heilungs- und Verpflegungskosten ꝛc. habe, auch bei dem Schiffer als Ausnahmsfälle aufzuführen, daß bei den ihm obliegenden Dienstverrichtungen nicht leicht von einer durch Unvorsichtigkeit im Dienste ꝛc. verschuldeten Erkrankung oder Verwundung die Rede sein könne, und überdies schon die allgemeinen Grundsätze des Rechtes dahin führen würden, daß dem Rheder in allen, durch grobes Verschulden des Schiffers veranlaßten, Erkrankungsfällen ꝛc. eine Einrede gegen den Anspruch auf Heilung und Verpflegung eingeräumt werde, der Beschluß gefaßt, bei der betreffenden Bestimmung von ausdrücklicher Erwähnung von Ausnahmsfällen Umgang zu nehmen. Endlich wurde genehmiget, daß dem Schiffer die Wahl zwischen freier Rückbeförderung oder einer entsprechenden Entschädigung überlassen werde, da sich der Rheder nicht ebenso bei dem im Auslande erkrankten Schiffer befinde, um die Wahl

vorzunehmen, wie der Schiffer in Fällen der Erkrankung eines Schiffsmannes bei dem Letzteren.

Ein Antrag auf Streichung der eben besprochenen Bestimmung, welcher dadurch begründet wurde, daß keine Gesetzgebung etwas über die Verpflegung des Schiffers im Falle seiner Erkrankung oder Verwundung bestimmt habe, und je nach der Verschiedenheit seines Einkommens andere Bestimmungen angemessen seien, wurde zurückgezogen, da er in Bezug auf seine Begründung durch die Verweisung auf die Bestimmungen des holländischen und englischen Rechts ꝛc. sich erledigte und ohne Unterstützung blieb.

Ferner wurde auf den Antrag eines Mitgliedes einstimmig beschlossen auszusprechen, daß der Rheder, wenn der Schiffer nach Antritt des Dienstes stirbt, nur die bis zum Todestage verdiente Heuer u. s. w. zu bezahlen schuldig sei, aber auch die Kosten der Beerdigung zu tragen habe, wenn der Tod des Schiffers außerhalb des Heimathshafens eintritt.

Sodann wurde genehmiget, in einem besonderen Artikel, dessen Fassung der Redaktionskommission anheimgegeben ward, auszusprechen, daß zur „Schiffsmannschaft" auch die Schiffsoffiziere mit Ausschluß des Schiffers zu rechnen und unter „Schiffsmann" auch jeder Schiffsoffizier mit Ausnahme des Schiffers zu verstehen sei.

Hierauf ging die Versammlung auf den im Eingange der 240. Sitzung, zu den Art. 456 und 457 eingebrachten Antrag zurück. Da sich nämlich bei näherer Erwägung ergeben hatte, daß die Aufnahme eines Artikels, in welchem diejenigen Bestimmungen des Titels über die Schiffsmannschaft zusammengestellt würden, welche einer Abänderung durch Vertrag unterliegen könnten, um deswillen unthunlich sei, weil die meisten Artikel entweder den Vorbehalt enthielten, daß sie nur bei dem Mangel vertragsmäßiger Bestimmungen eintreten, oder ihrer unverkennbaren absoluten Natur wegen keiner Abänderung unterliegen und weil die wenigen übrigen Artikel, bei denen hierüber gezweifelt werden könne, nicht von solchem Interesse seien, um der Entscheidung durch Wissenschaft und Praxis vorzugreifen, wurde beantragt und beschlossen, in einem Zusatze zu Art. 456 des preuß. Entwurfes in einer entsprechenden, von der Redaktions-Kommission vorzuschlagenden, Fassung zu sagen, daß durch den Art. 456 dem Rechte der Kontrahenten, im Heuerverträge noch anderweitige Gründe der vorzeitigen Entlassung der Mannschaft festzusetzen und die dabei zu gewährende Entschädigung zu regeln, nicht präjudizirt sein solle.

Endlich wurde noch beantragt, in einem Zusatzartikel zum Titel von der Schiffsmannschaft auszusprechen, daß den Landesgesetzen vorbehalten bleibe, die Vorschriften dieses Titels zu ergänzen; diesem Antrage wurde auch, obschon er von mehreren Seiten als völlig selbstverständlich und darum entbehrlich bezeichnet wurde, mit 9 gegen 3 Stimmen stattzugeben beschlossen, um darauf hinzudeuten, daß es die Absicht des Gesetzes nicht gewesen sei, vollständig erschöpfende Vorschriften über die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft aufzustellen; ebenso wurde auf den Vorschlag eines Mitgliedes mit Stimmeneinhelligkeit ein Zusatz des Inhaltes genehmiget, daß im Gesetze unter „Heuer" der Lohn eines Schiffsmannes, der auf Antheil am Gewinne oder an der Fracht angenommen worden, nicht verstanden worden sei, sonach die auf die Heuer der Schiffsmannschaft sich beziehenden Bestimmungen des Gesetzes auf diese Art von Lohn der Mannschaft nicht ohne Weiteres anzuwenden seien. Es wurde hiebei geltend gemacht, daß dies Verhältniß im Ganzen selten und nur in einzelnen Häfen unter verschiedenen Modifikationen vorkomme und daß es daher mit Recht im Entwurfe übergangen sei, indem regelmäßig die allgemeinen Grundsätze genügen würden, nöthigenfalls aber die erforderlichen ergänzenden Bestimmungen den Landesgesetzen zu überlassen seien.

Schließlich stellte der Herr Abgeordnete für Mecklenburg im Wesentlichen aus denselben Gründen, auf welchen der in der 234. Sitzung (vgl. Prot. S. 1961) eingebrachte Antrag auf Streichung des ganzen Titels von der Mannschaft beruhte, den Antrag, auszusprechen, daß den Landesgesetzen vorbehalten bleibe, diesen Titel den lokalen Bedürfnissen gemäß zu modificiren. Dieser Vorschlag wurde jedoch nach kurzer Diskussion mit 9 gegen 3 Stimmen abgelehnt, indem man geltend machte, daß seine Annahme im Wesentlichen auf die Streichung des Titels hinauslaufen würde.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

BIBLIOTECA
CENTRAL
U.A.N.L.

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Lutz, Johann von, 1826-1890

Protokolle der Kommission zur Berathung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches

Bd.: Theil 4

Würzburg 1860

Merc. 190 fa,Prot.-4
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10291589-8